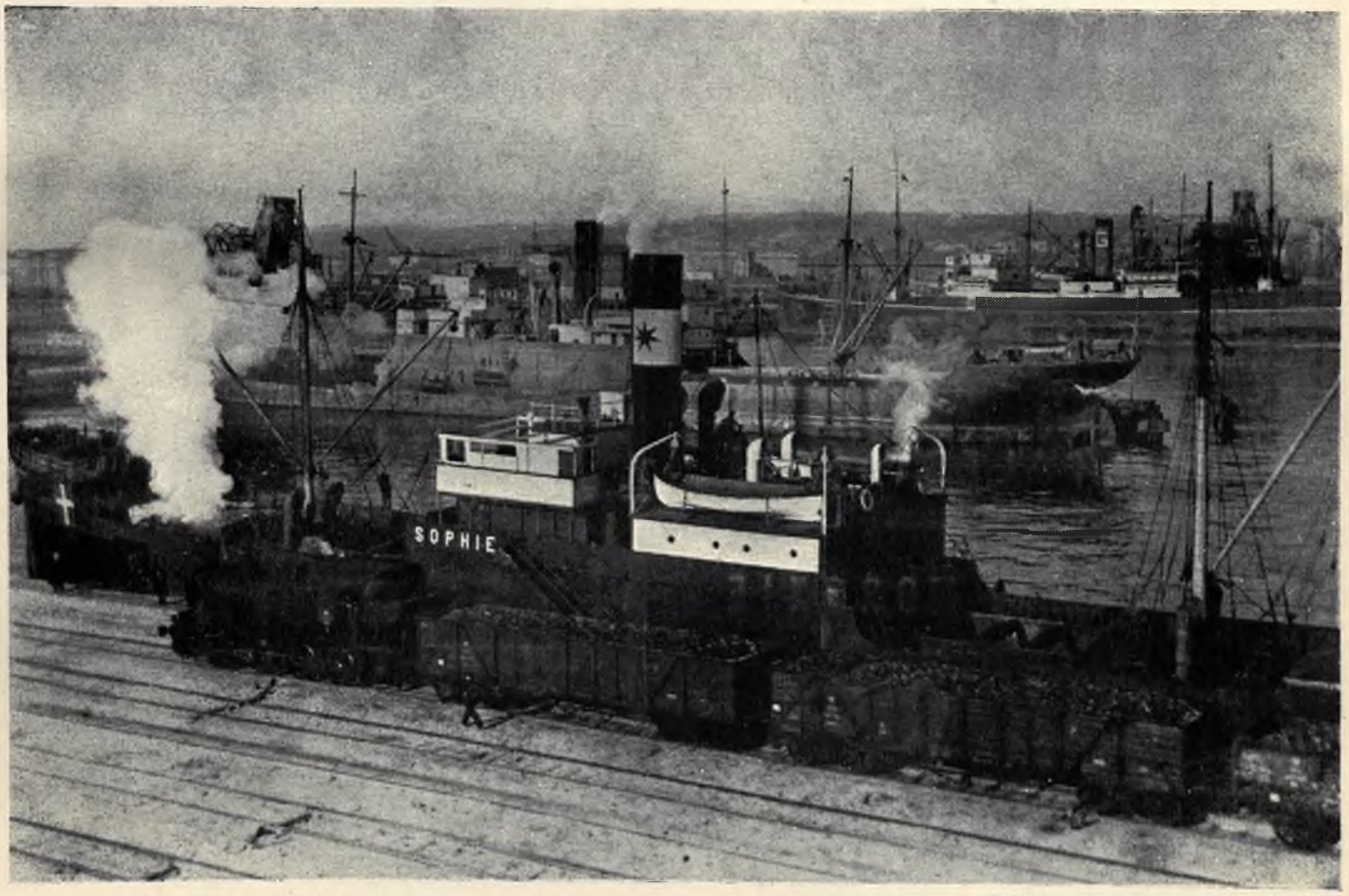
# WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

LUTY
1938
Rok VIII nr 2




BASEN WĘGLOWY

POLSKA · AGENCJA · TELEGRAFICZNA · PAT ·

ROK VIII. LUTY 1938. Nr 2

# WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

REDAKCJA I ADMINISTRACJA:
GDYNIA, SKWER KOŚCIUSZKI 14, P. A. T., TEL. 17-20 • KONTO P. K. O. 730.

# Zasadnicze problemy handlu zagranicznego i żeglugi

*Przemówienie Ministra Przemysłu i Handlu Antoniego Romana na Komisji Budżetowej Senatu*

## ZNACZENIE OBROTÓW ZAGRANICZNYCH

Szczegółowe omówienie problemów obrotów zagranicznych ważne jest dla nas nie tylko z uwagi na wyjątkowo skomplikowany w dobie dzisiejszej i nienotowany w historii świata charakter tych obrotów, lecz przede wszystkim dlatego, że nasza **odradzająca się gospodarka wymaga, by te obroty nadążały za tempem rozwoju gospodarczego, w szczególności za tempem uprzemysłowienia.**

Jest rzeczą jasną, że nad szeregiem niezbędnych dla uprzemysłowienia elementów możemy skutecznie całkowicie zapanować; nie możemy jednak tego uczynić w odniesieniu do handlu zagranicznego, gdyż musimy się liczyć również z wolą, potrzebami i rozwojem stosunków naszych partnerów, które to czynniki musimy wkalkulować do naszych własnych obliczeń, przewidywań i poczynań.

Muszę przy tym zaznaczyć, że upraszczanie sobie problemu przez arbitralne decyzje — jak naprz. że nie będziemy poprostu czegokolwiek przywozić, — nie prowadzi na ogół do ominięcia trudności. Jest rzeczą oczywistą, że musimy być przygotowani na ewentualność czasowego odcięcia możliwości dokonywania obrotów z zagranicą, — w czasach jednak normalnych, podobne metody utrudniają tylko, jeżeli nie całkowicie hamują dynamikę gospodarczą.

Jeżelibym pokusił się, o wyczerpanie danego tematu, to nie wystarczałoby na to jednego posiedzenia — należałoby poświęcić w tym celu szeregu referatów specjalnych.

Ograniczę się zatym jedynie do tez zasadniczych na najbliższą przyszłość, oraz do wymienienia podstawowych tendencyj i poczynań, mających stanowić podstawę dla ulepszenia struktury naszego obrotu z zagranicą w dalszej przyszłości.

## CHARAKTERYSTYKA OBROTU ZEWNĘTRZNEGO

Stwierdzić mi wypada przede wszystkim prawdę napozór niesporną, lecz która niejednokrotnie jest zapomniana. Prawdą tą jest, że polityka handlowa w Polsce, a z nią sam **handel zagraniczny nie jest celem samym w sobie, lecz narzędziem dla urzeczywistnienia podstawowych wytycznych ogólnej polityki gospodarczej Państwa z postulatami polityki uprzemysłowienia i podniesienia dobrobytu rolnictwa na czele. Dlatego więc ustosunkowanie się do handlu zagranicznego musi być uzależnione nie tylko od narzuconych nam warunków zewnętrznych, ale także i przede wszystkim od nadrzędnych postulatów wewnętrznych np. istniejąca u nas od kwietnia 1936 r. kontrola dewiz, która z góry przesądza stosowanie 100% reglamentacji.**

Powyższe czynniki określają ramy, w których może działać polityka handlowa.

Zastrzeżenie to musiałem uczynić, by nie wywołać wrażenia, iż przemówienie me jest próbą wyciągania szerszych wniosków gospodarczych z samego faktu takiego a nie innego kształtowania się handlu zagranicznego. Podejście takie może byłoby uzasadnione w ustach członka Rządu, w krajach, w których występuje preponderacja obrotów zewnętrznych nad wewnętrznymi. Struktura jednak gospodarcza Polski, jak to już nieraz miałem możność udowodnić, wymaga niezbicie położenia głównego nacisku na rozwój wewnętrzny i podporządkowania postulatom tego rozwoju również obrotów zagranicznych.

Podnoszony dosyć często fakt znikomych obrotów zagranicznych na głowę ludności polskiej, bo wynoszący w r. 1936 — zł 60, a w r. 1937 — zł 72,4, w porównaniu do analogicznych cyfr, wynoszących np. w r. 1937 w Niemczech zł 356, we Francji — zł 340, we Włoszech — zł 165, w Finlandii — zł 595 stanowi, na równi z innymi cyframi np. spożycia poszczególnych artykułów na głowę ludności, tylko jeden z licznych dowodów niedorozwoju całości gospodarki narodowej. Fakt ten nie może jednak świadczyć, iż specjalnie w dziedzinie handlu zagranicznego cierpimy na silniejszą anemię, niż na innych odcinkach. Zwłaszcza, że daleko posunięta strukturalna samowystarczalność Państwa Polskiego wpływa na zmniejszenie cyfr obrotu zagranicznego.

Powyższe zastrzeżenia nie powinny bynajmniej zaprowadzić nas do popełnienia kardynalnego błędu lekceważenia handlu zagranicznego. **Prawidłowy bowiem i ciągły wzrost obrotów z zagranicą równoległy do rozwoju produkcji wewnętrznej stanowi kardynalny postulat utrzymania dynamizmu naszego życia gospodarczego.** Konieczność zaś podporządkowania zagadnienia handlu zagranicznego innym nadrzędnym postulatom gospodarczym bynajmniej nie ułatwia ustalenia właściwych zasad polityki handlu zagranicznego, lecz je znakomicie utrudnia. Ten ostatni wzgląd stanowi dodatkowy argument powodujący konieczność specjalnie troskliwego ustosunkowania się do problemu handlu zagranicznego.

Spójrzmy teraz jak wyglądają nasze obroty zagraniczne w świetle faktów. Obroty ogólne wzrosły, jak już zaznaczyłem w mym przemówieniu na Komisji Sejmowej w 1936 r. w porównaniu do poprzedniego roku o 13,9%, w roku zaś 1937 o 20,7%. Widzimy więc, że wzrost jest dosyć znaczny, bowiem nie wiele odbiega od wzrostu obrotów światowych, które wyniosły w r. 1937 — 24,7 proc., względnie od wzrostu obrotów takich państw, jak Anglia, Włochy, i Niemcy, gdzie odpowiednie cyfry wynoszą 21%, 22,7% i 26,2%.

Zapewne możnaby zarzucić, iż nie osiągnęliśmy cyfry z okresu dobrej koniunktury, t. j. z r. 1928 i 1929, w których to latach nasze obroty z zagranicą doszły do cyfry: 5.870, wzgl. 5.924 milionów złotych w porównaniu do sumy tylko 2.030 milionów zł z 1936 r. a nawet sumy 2.450 milionów zł w 1937 r. A więc ostatni rok daje nam w porównaniu do roku 1929 wskaźnik ogólny 42, mało odbiegający od analogicznego wskaźnika światowego, wynoszącego 46. Jeżeli jednak porównamy obrót nie w odniesieniu do jego wartości, lecz ilości, to zauważymy, że z uwagi na niższe ceny na rynku światowym w porównaniu do r. 1929 osiągnięcia nasze nie są tak złe, jak to wynika z porównania cyfr wartości obrotu.

Z przytoczonych danych wynika, iż pozostajemy w tyle za rozwojem obrotów światowych, które przy tym uważane są za niedostateczne i wciąż słyszymy o konieczności ich wzmożenia. Trudno się nie zgodzić z takim zarzutem. Musimy jednak przyznać, że zaobser-

wowana ostatnio tendencja rozwojowa jest pomyślna. Należy więc stwierdzić, co już niejednokrotnie przy innych okazjach zaznaczałem, że koniecznym jest **utrzymanie, pogłębienie i, o ile to okaże się potrzebne, racjonalizacja tendencji rozwojowej, która się zarysowała zwłaszcza na przestrzeni 1937 r.**

## AKTUALNE TENDENCJE IMPORTU

Spróbujmy teraz nieco bliżej zanalizować obecny stan rzeczy. Przede wszystkim więc, **gdy spoglądamy na handel zagraniczny pod kątem widzenia uprzemysłowienia, to w pierwszej linii musi nas interesować sprawa importu.** Truizmem jest może dziś powtarzać, że proces uprzemysłowienia wymaga wzmożonego importu środków produkcji i surowców, oczywiście z zastrzeżeniem wszystkich przesłanek, podyktowanych nam przez politykę wzmożenia produkcji krajowych surowców, której zarys dałem na Komisji Sejmowej. Naturalnie, że i eksport ma dla tego procesu kardynalne znaczenie — mniemam jednak, że sprawy importowe wysuwają się tu jako bezpośrednio najważniejsze.

Ostatnie trzy lata wyrażają się pod względem wartości importu w następujący sposób:

| | |
|---|---|
| W r. 1935 przywieźliśmy na sumę | 861.000.000 zł |
| W r. 1936 | 1.003.000.000 „ |
| W r. 1937 | 1.255.000.000 „ |

Badanie przy tym poszczególnych pozycyj wykazuje, że wzrost surowców i środków produkcji jest silniejszy niż innych pozycyj.

Jeżeli bowiem w latach 1933, 1934 i 1935 udział surowców wraz z maszynami wyniósł 68%, 71,3% i 72,6% ogólnego przywozu, to w 1936 r. 75,9%, a w r. 1937 — 76,5%.

**Obserwujemy więc na odcinku przywozu również tendencję korzystną, tendencję ogólnego wzrostu, ze specjalnie silnie podkreślonym zwiększeniem się udziału w imporcie surowców i środków produkcji. Musimy zatym wspomniane tendencje utrzymać.**

Warunkiem bezwzględnie koniecznym dla utrzymania odpowiedniego tempa importu jest, by eksport podążał za tym tempem. Nie mamy bowiem w naszej rzeczywistości żadnych innych sposobów dla osiągnięcia tego celu. **Dlatego eksport staje się dla nas w pierwszej linii niezbędnym narzędziem rozrachunkowym. Ma on poza tym doniosłe znaczenie gospodarcze samoistne, głównie w odniesieniu do interesów rolnictwa i niektórych przemysłów surowcowych.**

Spójrzmy więc jak przedstawiały się stosunki w ostatnich czasach na terenie eksportu:

| | | |
|---|---|---|
| w r. 1935 | wywieźliśmy na sumę | 925.000.000 zł |
| „ „ 1936 | „ | 1.026.000.000 „ |
| „ „ 1937 | „ | 1.195.000.000 „ |

Charakterystyczną przy tym jest korzystna ewolucja jakościowa naszego eksportu, o której świadczy wzrost przeciętnej wartości 1 tony wywożonych towarów po wyłączeniu węgla. Wartość ta wynosiła:

w r. 1935 — 175 zł
„ „ 1936 — 195 zł
„ „ 1937 — 254 zł.

Wzrost więc wartości 1 tony w 1936 r. o 11,4%, a w 1937 r. o 30,1%, to nie tylko rezultat wyłącznie wzrostu cen światowych, lecz także wynik podniesienia jakościowego naszego eksportu.

**Możemy zatym w konkluzji stwierdzić, że i wywóz z Polski wykazuje pomyślną tendencję rozwojową zarówno pod względem ilości jak też jakości. A więc i w odniesieniu do eksportu musimy dążyć do zachowania istniejącej tendencji rozwojowej.**

## SALDO BILANSU HANDLOWEGO

Zwróćmy teraz uwagę na tak dobrze nam znaną i tak często omawianą sprawę kształtowania się salda bilansu handlowego. Idąc przyjętą poprzednio metodą i doszukując się również istniejącej tendencji rozwojowej, w kształtowaniu się salda handlowego na przestrzeni ostatnich lat, łatwo możemy zauważyć, iż zdążamy w danym wypadku w przeciwnym kierunku niż dyktuje nam struktura naszych ogólnych obrotów z zagranicą, wymagająca nadwyżki wywozu nad przywozem.

Ostatnie 3 lata, które porównywaliśmy poprzednio dla wskazania tendencyj rozwojowych dla importu i eksportu przedstawiają się pod względem salda bilansu handlowego jak następuje:

w r. 1935 plus 64.000.000
w r. 1936 plus 23.000.000
w r. 1937 minus 60.000.000.

Zapewne możemy przytoczyć szereg argumentów, wskazujących, iż zaobserwowane zjawisko nie powinno nas niepokoić. Przede wszystkim więc dowodzi się, iż w okresie rozwijającej się koniunktury w Polsce saldo bilansu handlowego musi mieć tendencję do ujemności. Fakt ten da się przy tym nie tylko wydedukować z przesłanek apriorycznych, lecz również potwierdza go nasza rzeczywistość. Tak więc np. lata dobrej koniunktury w Polsce 1928 i 1929 zamknęły się ujemnym saldem 854 i 298 mil. złotych; następne natomiast lata wykazywały saldo dodatnie: 187 mil., 410 mil., 220 mil. i t. d.

Z drugiej strony wskazuje się na to, że saldo ubiegłego roku jest właściwie pozornie pasywne, gdyż do sumy ogólnej przywozu został wliczony również przywóz dokonany z zamrożeń naszych należności zagranicą, co nie może ciążyć ujemnie na naszych płatnościach zagranicznych; bliższa przy tym analiza obrotów dowodzi, iż w wielu wypadkach na przestrzeni ostatnich miesięcy ub. roku antycypowaliśmy nieraz przywóz w naszych obrotach clearingowych, co oczywiście musi ulec wyrównaniu, narazie jednak daje to złudzenie czysto optyczne o niewłaściwym kształtowaniu się salda. Wreszcie podnosi się i udowadnia, że niekiedy wartość poszczególnych grup naszego wywozu oblicza się za nisko, a w przywozie za wysoko, wobec czego realny efekt odnośnych tranzakcyj jest korzystniejszy.

Trudno odmówić słuszności podanym argumentom. Szczególnie argument ekonomiczny o tendencji czynnego salda do zmniejszenia się, a następnie do pasywności, w miarę wzrastającego ożywienia gospodarczego nie może być podany w wątpliwość. Zwłaszcza, że rzeczywistość wykazuje, iż ta pasywność w czasie pomyślnej koniunktury nie powoduje bynajmniej odpływu złota lub dewiz z banku emisyjnego; świadczą o tym dobitnie bilanse tego banku zarówno dawniej, jak i obecnie, przynoszące nam zwiększenie wspomnianych pozycyj, oraz odpływ złota dla celów tezauryzacyjnych.

Na odwrót okres dodatnich sald przypadający na okres depresji zaznaczył się silnym odpływem złota i dewiz z kraju.

Powodem tego jest przypływ i odpływ kapitału za granicę w zależności od sytuacji wewnętrznej, bardziej lub mniej sprzyjającej dokonywaniu tranzakcji, w szczególności — przeprowadzaniu inwestycyj, rozszerzeń, uzupełnień i renowacyj przemysłowych, w przedsiębiorstwach związanych lub współpracujących z kapitałem zagranicznym. Kontrola dewiz, której istota polega na zahamowaniu nieracjonalnej, a zwłaszcza panicznej ucieczki kapitałów i tezauryzacji, które to zjawiska pogłębiają depresję, może oczywiście mieć działanie hamujące dla przypływu kapitałów w okresach pomyślniejszych.

Osiągnięta jednak w ostatnim roku równowaga z nadwyżką w obrotach płatniczych świadczy, że nie zaszły w tej dziedzinie żadne fakty, które mogłyby nas niepokoić. Fakt zaś, że u nas reglamentacja dewizowa nie naruszyła ani na chwilę potrzeb dewizowych, wynikających z obrotów handlowych, oraz fakt wzrastającej rentowności w procesach gospodarczych spowodowały, iż w ubiegłym roku przejawiły się wyraźnie tendencje detezauryzacyjne na rynku wewnętrznym, tworząc dodatkową rezerwę w naszej instytucji emisyjnej. Sądzę przy tym, że polepszająca się sytuacja gospodarcza winna wpływać zachęcająco na kapitał zagraniczny do silniejszego szukania produkcyjnej lokaty w Polsce, tym bardziej, że ostatnio wydane zarządzenia, zezwalające na przekazywanie obsługi i zwrotu pożyczek, uzyskanych zagranicą, powinno wraz z szeregiem innych zarządzeń natury finansowo-podatkowej wzmocnić zaufanie do naszej polityki ekonomicznej.

**Przytoczone zjawiska i fakty wskazują, że na terenie bilansu handlowego mamy w chwili obecnej sytuację zdrową. Nie zwalnia nas ten fakt bynajmniej od stwierdzenia prawdy, którą stale i we wszystkich okazjach musimy powtarzać t. j., że Polska nie może sobie pozwolić na znaczniejszą pasywność bilansu handlowego, zwłaszcza na pasywność długotrwałą.**

## ŚRODKI DLA DORAŹNEGO UTRZYMANIA POZYTYWNYCH TENDENCYJ ROZWOJOWYCH

Stwierdzone przeze mnie pomyślne tendencje w naszych obrotach zagranicznych w ostatnim okresie nie są bynajmniej wynikiem automatycznego rozwoju stosunków.

Osiągnięcia te uzyskaliśmy bowiem przy pomocy bardzo żmudnej i konsekwentnej pracy, zapoczątkowanej już dawno, i która musiała być specjalnie zintensyfikowana w chwili wprowadzenia ograniczeń dewizowych.

W tym bowiem momencie reglamentacja przywozu, obejmując tylko 60% naszego przywozu, stała się reglamentacją ogólną — 100%. Jednocześnie należało roztoczyć kontrolę nad całym eksportem. Spowodowało to w pierwszej chwili silne skurczenie się obrotów, które wyraziły się w czerwcu 1936 r. cyfrą 132.000.000 zł wobec cyfry 171.000.000 zł z kwietnia tegoż roku, stanowiąc 78,5% przeciętnej miesięcznej obrotów z roku 1935 i 55% z roku 1937.

Szczególnie zaś należało pokonywać trudności powstałe na tle wprowadzonej kontroli dewiz. W dziedzinie bowiem obrotu towarowego kontrola ta przecina szereg bardzo istotnych i subtelnych powiązań finansowych, utrudnia rozra-

chunki, powodując niebezpieczeństwo zamrożeń, wprowadza do normalnej, od szeregu lat rozbudowanej, techniki handlowej, nowy komplikujący czynnik o charakterze wybitnie interwencyjnym.

Stąd też dla obrotów towarowych wprowadzenie reglamentacji dewizowej przedstawia moment szczególnie niebezpieczny.

Z niebezpieczeństwa tego zdawał sobie Rząd bardzo dokładnie sprawę od samego początku wprowadzenia tej reglamentacji. Celem złagodzenia w ramach możliwości powyższego niebezpieczeństwa została wprowadzona zasada ścisłej współpracy resortów: Ministerstwa Przemysłu i Handlu i Skarbu, której celem było z jednej strony zabezpieczenie naszych interesów dewizowych, a z drugiej strony stworzenie sobie takiej administracji, którąby jaknajwięcej się liczyła z interesami naszego obrotu towarowego i umożliwiła jego stały wzrost.

Oczywiście każda administracja w zakresie gospodarki dewizowej stanowi duże utrudnienie dla życia gospodarczego i nie może funkcjonować z tego punktu widzenia idealnie.

Jednakowoż sam fakt, że w dziedzinie zarówno eksportu, jak i importu osiągnięty został poważny wzrost, o czym mówiłem poprzednio, jak i fakt, że udało się ściągnąć do kraju niemal, że wszystkie nasze zamrożenia zagraniczne z tytułu obrotów towarowych oraz że uniknięto powstania poważniejszych zamrożeń w kraju, co szczególnie wpłynęło na wzmocnienie do nas zaufania zagranicznych sfer gospodarczych, a przez to i na odbudowę towarowych kredytów importowych, — świadczy dodatnio o sprawności tej administracji.

Miło mi podkreślić, że w dziedzinie administracji dewizowej bardzo znaczną rolę odegrała współpraca ze sferami gospodarczymi, zwłaszcza na terenie Komisji Obrotu Towarowego, w pracach której sfery te biorą stały i bardzo żywy udział. Mam zamiar współpracę tę nie tylko kontynuować, ale nadal rozbudowywać i pogłębić, widząc w niej najlepszy sposób osiągnięcia tych celów, jakie stawia nam gospodarka dewizowa.

Niezależnie od uruchomienia wspomnianej administracji dewizowej należało wówczas rozbudować, a częściowo na nowo stworzyć cały nowy aparat administracyjny, poza tym uregulować liczne zagadnienia płatnicze, przeprowadzić nowe negocjacje z całym szeregiem naszych kontrahentów, i z konieczności zawrzeć z niektórymi z nich nieznane dotąd dla nas w skali państwowej, układy towarowe płatnicze, w szczególności t. zw. clearingowe. Wszelkie te poczynania były przy tym dokonywane pod kątem widzenia takiego ułożenia stosunków, by mogły znaleźć wyraz wszystkie pozytywne tendencje rozwojowe, o których wspomniałem poprzednio.

Zadanie to nie było łatwe, zwłaszcza gdy zważymy, że kontrahenci nasi wcale nie stosują jednolitych norm w polityce handlowej. Stąd też zachodziła konieczność kształtowania stosunków w najróżniejszy sposób, czy to przez wspomniane układy płatnicze i clearingowe, czy też przez kompensacyjne lub kontyngentowe i t. p. O zakresie tej działalności negocjacyjnej świadczyć może przy tym następujące zestawienie: w okresie od wprowadzenia ograniczeń dewizowych w kwietniu **1936** r. zawarliśmy z zagranicą **11** traktatów, protokółów dodatkowych do traktatów i prowizoriów o charakterze celnym, **10** układów rozrachunkowych i płatniczych, 22 układy kontyngentowe i 6 układów turystycznych.



**Strefa wolnocłowa — magazyny**

Chciałbym przy tej okazji sprecyzować moje stanowisko w stosunku do układów clearingowych, stanowiących niejako novum w polityce handlowej, zwłaszcza polskiej, która skutecznie się broniła przed tym typem regulowania obrotów aż do połowy 1936 r. Muszę przyznać, że obawiałem się zawierania takich układów nie tyle z uwagi na konieczność wprowadzenia nowego komplikowanego systemu obrotu, wymagającego specjalnie precyzyjnego systemu kontroli, znanej już zresztą i wypraktykowanej w ostatnich latach przez niektóre państwa, ile z uwagi na niemożliwość zwykłego kurczenia się wzajemnej wymiany na skutek wprowadzenia clearingu.

Poza tym musiałem się liczyć z faktem, że w umowach clearingowych specjalnie trudnym jest uzyskiwanie najpotrzebniejszego importu, jakim jest import surowców, albowiem każdy producent surowców z natury rzeczy dąży do otrzymywania wzamian za nie efektywnych dewiz i unika przeto eksportu na rynki clearingowe.

Praktyka jednak wykazała, że trudności te są częściowo przynajmniej do ominięcia. W szeregu układów clearingowych udało nam się osiągnąć zarówno zabezpieczenie normalnej tendencji wzrostu obrotów, jak i uzyskanie możliwości przywozu niektórych surowców, jak i innych artykułów o wielkim dla nas znaczeniu gospodarczym.

Dla uniknięcia trudności płatniczych przy umowach clearingowych, wynikających z braku równowagi między eksportem i importem, który to brak przy tego rodzaju układach powoduje powstawanie zamrożeń i wywołuje zachwianie zaufania sfer gospodarczych do obrotów objętych clearingiem, wprowadziliśmy w ścisłym porozumieniu ze sferami gospodarczymi bezpośrednio zainteresowanymi — zasadę planów eksportowo - importowych. W ten sposób przypadkowość, będącą jedną z najgorszych cech clearingu zastąpiliśmy planowym działaniem.

Plany takie są ustalone w specjalnych międzypaństwowych komisjach, które szeroko korzystają ze współpracy naszych sfer gospodarczych. Komisje te odbywają dość często konferencje, na których plany eksportowo - importowe są dostosowywane do bieżących wymogów życia gospodarczego i zachodzących w nim zmian.

Pierwszym wypadkiem ustalenia takiej komisji było zawarcie umowy handlowej z Niemcami, która jest nie tylko naszym największym, ale i najlepiej funkcjonującym układem clearingowym.

Ponieważ wspomniałem o clearingu i kompensacji, mniemam, iż koniecznym jest przedstawienie mego poglądu na specjalny typ kompensacji znany pod nazwą transakcyj wiązanych, polegających na tym, że jakiś import jest dozwolony tylko przy warunku dokonania dodatkowego eksportu, a to celem dostarczenia dewiz na pokrycie tego importu.

Transakcje te budzą, co muszę od razu zaznaczyć, bardzo poważne zastrzeżenia, ponieważ stanowią one system nie liczący się z normalnymi warunkami zarówno eksportu jak importu, poza tym zaś wymagają bardzo skomplikowanej i uciążliwej techniki tak co do wykonania samych tranzakcyj, jak i co do ich kontroli. Nie mniej można stwierdzić, że w wielu wypadkach, zwłaszcza gdy chodzi o przywóz niektórych artykułów rentownych, których pokrycie dewizowe nie może nastąpić w sposób normalny, życie gospodarcze domaga się umożliwienia zawierania takich tranzakcyj.

Dlatego też stoję na stanowisku, że zmuszeni jesteśmy dopuszczać takie transakcje wiązane, na żądanie zainteresowanych sfer, oczywiście bez naruszenia podstawowych naszych systemów handlowo - politycznych i traktatowych lecz dążąc raczej do uzyskania dodatkowych możliwości dla pracy poważnych firm handlowych.

System ten opieram o ścisłą współpracę ze stworzoną przez świat gospodarczy Radą Handlu Zagranicznego, która powinna mieć w tej specjalnie trudnej i delikatnej dziedzinie głos decydujący. Dotychczas na transakcje te według obliczeń Rady Handlu Zagranicznego wydano w okresie od marca **1936** r. do końca stycznia **1938** r. **810** zezwoleń na sumę ca. **71.000.000** zł, z czego jednak część tylko zezwoleń zo-

stała całkowicie wykorzystana, a mianowicie w przywozie na sumę 29.000.000, a natomiast w wywozie na sumę zł 36.200.000.— Reszta zaś zezwoleń jest bądź zupełnie nie wykorzystana, bądź pozostaje do wykorzystania.

Z przytoczonych liczb wynika, że transakcje te nie należą do podstawowych elementów naszej polityki handlu zagranicznego, i że głębsza analiza naszej rzeczywistości dyktuje nam konieczność posługiwania się tymi transakcjami w pewnym zakresie.

Wszelkie zagadnienia handlu zagranicznego są ściśle ze sobą związane, tworząc jakby systemy funkcjonalne, i nie można dlatego przesądzać o napozór korzystnym przedstawieniu jednego elementu bez jednoczesnego uwzględnienia wszystkich skutków, jakie to za sobą pociągnie na licznych odcinkach, często zmieniając planową korzyść na wręcz niepożądane zjawisko. Dlatego też **import i eksport to zjawisko zależne od siebie, zwłaszcza przy braku automatyzmu gospodarczego, i to nie bacząc na to, w jaki sposób regulujemy z danym krajem nasze obroty. Sytuacja jednak nasza wymaga oraz warunki pozwalają na to, by szereg zagadnień związanych z eksportem traktować oddzielnie.** Zagadnieniem tym przy tym musimy się zajmować specjalnie, gdyż stanowi ono klucz do utrzymania wszystkich wspomnianych wyżej dodatnich tendencyj. Dlatego więc temu zagadnieniu poświęciłem już szereg uwag przy omawianiu najważniejszych bieżących zagadnień, dotyczących Ministerstwa Przemysłu i Handlu w mym przemówieniu w Komisji Sejmowej.

Były to raczej posunięcia, których działalność obliczana jest na dłuższą metę, więc kwestia domów eksportowych, szkolenie fachowców, polepszania jakości eksportowego produktu i t.p. Doraźne nasze posunięcia w tej dziedzinie dokonywane są w ścisłym porozumieniu z eksporterami oraz ich organizacjami, z którymi stały kontakt jest wciąż utrzymywany i pogłębiany; rezultaty zaś narad i obserwacyj, jak miałem sposobność zaznaczyć na Komisji Budżetowej Sejmu wprowadzane w czyn. Jest rzeczą jasną, że obecne poczynania wystarczają w okresie dobrej koniunktury światowej, w razie jednak jej załamania, w szczególności w razie spadku cen rolnych — trzeba będzie pogłębić dzisiejsze metody względnie szukać nowych by utrzymać eksport na właściwym poziomie. Mniemam zresztą, opierając się na opinii szeregu autorytetów w tej mierze, że najbliższa przyszłość nie grozi załamaniem przynajmniej głębszym dzisiejszej koniunktury.

### TRUDNOŚCI ZWIĄZANE Z REGLAMENTACJĄ

Przedstawiłem Wysokiej Komisji, właściwie przykładowy przegląd aktualnych zagadnień, poczynań i trosk na terenie handlu zagranicznego.

Nie dziwię się bynajmniej, że te nasze poczynania, podyktowane wyższą koniecznością, wywołują nieraz rozgoryczenie, niechęć i narzekania wśród tych, którzy muszą praktycznie działać na tym terenie. Zdaję sobie bowiem sprawę, że z punktu widzenia kupca teren ten jest usiany przeszkodami w formie różnych nakazów i zakazów, przepisów kontrolnych dokumentów i t. p. Rozumiem, że dla kupca, pragnącego prędko sfinalizować transakcję, obowiązek poddania się tym skomplikowanym rygorom stanowi uciążliwość tak dużą niekiedy, że skłonny jest traktować te przepisy jako bezduszną i zbędną formalistykę. Trzeba jednak zważyć, że mamy tu do czynienia z istnym labiryntem przepisów stworzynych przez państwa obce, w myśl ich własnych interesów, a my te przepisy musimy honorować i musimy im ze swej strony przeciwstawiać takie urządzenia, któreby zabezpieczały interesy gospodarstwa narodowego; do tego zaś dochodzi dalsza grupa urządzeń kontrolnych, będących już nie reakcją na obce zarządzenia, a ochroną rynku krajowego przed naciskiem rynków światowych, dysponujących tak wielkimi środkami, że w warunkach pełnego liberalizmu przedsiębiorca polski nie zdołałby się im oprzeć i nie zdołałby wypełnić swych obowiązków wobec gospodarstwa narodowego. Nic dziwnego, że na tle tych niezwykle skomplikowanych i dalekich od naturalności warunków handlu zagranicznego powstać musiał skomplikowany system administracji tego handlu. Jest jednak pewne, że każde zarządzenie w tej dziedzinie, które jest gorąco krytykowane przez jednych, jest równie gorąco pochwalane przez innych — obydwa zaś głosy musimy pilnie wysłuchiwać.

### KILKA UWAG O ADMINISTRACJI HANDLU ZAGRANICZNEGO

W tym stanie rzeczy sposób załatwienia spraw, jasność instrukcji, a więc wszystko, to co możemy nazwać mianem **administracji handlu zagranicznego musi być maksymalnie usprawnione.** Zdaję sobie, że stan idealny w tej dziedzinie nie jest osiągalny, tym więcej — zatym należy ulepszać stan faktyczny. Prace odnośne toczą się stale i system administracji handlu zagranicznego ulega nieustannej ewolucji w kierunku usprawnienia. Stale kontynuowane ulepszenie administracji handlu zagranicznego prowadzone jest wedle doświadczenia ustalonej wytycznej: koncentracja dyspozycji i dekoncentracja wykonania. Coraz więcej funkcyj wykonawczych zlecane jest izbom samorządu gospodarczego i wolnym organizacjom branżowym. Osiągamy w ten sposób dekoncentrację w sensie terytorialnym, a jednoczesna dekoncentracja w sensie branżowym umożliwia odchylenie od szablonów ogólnych, dostosowane do potrzeb i warunków danej gałęzi produkcji lub handlu. Trzeba stwierdzić, że na odcinku administracji handlu zagranicznego współpraca urzędów z organizacjami społecznymi jest najszerzej rozbudowana, bardzo ścisła i bezpośrednia. Zamierzam dać temu dalszy wyraz przez powołanie urzędniczo - społecznej komisji rzeczoznawców, którąby przestudiowała z punktu widzenia techniczno - wykonawczego całokształt administracji handlu zagranicznego i sformułowała wnioski zmierzające do dalszego usprawnienia tej administracji.

## ŻĄDANIA POLITYKI HANDLOWEJ NA DŁUŻSZĄ METĘ

### TARYFA CELNA I TRAKTATY HANDLOWE

Polityka handlowa nie może oczywiście działać i planować tylko na najbliższą metę. Musi ona sięgać głębiej, dokonując posunięć zdążających do racjonalizacji struktury naszego handlu.

**Jednym z ważniejszych narzędzi** takiej **polityki na dłuższą metę stanowi taryfa celna.** W r. 1932 wprowadziliśmy nową taryfę, silnie zróżniczkowaną i wyspecjalizowaną. Zrobiliśmy to w momencie, po którym różnorodne czynniki, z którymi taryfa ta musiała być zharmonizowaną — jak wewnętrzne i zewnętrzne koszty produkcji, ceny, parytety walut, systemy dumpingu itp. — zaczęły ulegać najrozmaitszym często nawet nieoczekiwanym przemianom nie tylko koniunkturalnym, lecz i strukturalnym. Stan taki wymagał niezaprzeczenie dostosowania taryfy celnej do osiąganej po trochu nowej równowagi. Właściwe rozwiązanie tego zadania mogło być uzyskane jedynie drogą stworzenia odpowiedniego systemu traktatów handlowych. W ubiegłym roku, dzięki zawarciu podstawowego traktatu z Francją, zakończyliśmy zasadniczy etap tej pracy, który zapoczątkowany był przez traktat polsko-austriacki, kontynuowany przez cały szereg innych traktatów, z których najobszerniejsze są traktaty z Czechosłowacją, Anglią i Niemcami.

W dalszym ciągu musimy nasz system traktatowy udoskonalić, dążąc do stabilizacji podstawowych warunków niezbędnych dla naszego obrotu. Dotyczy to przede wszystkim rynków zamorskich, z którymi nasz handel zaczyna od pewnego czasu pomyślnie się rozwijać. W pierwszej linii wchodzą tu Stany Zjednoczone Ameryki Północnej, z którymi obroty w ostatnich czasach zaczęły wykazywać pozytywną dla nas dynamikę.

Ważne poza tym dla nas zagadnienia stanowią rynki południowe i środkowo - amerykańskie, z którymi dotąd nie mogliśmy uregulować umownie naszych stosunków, a to z jednej strony z uwagi na specyficzny charakter przywozu z tych krajów, z których sprowadzamy niezbędne dla nas surowce, a z drugiej zaś na znaczne trudności w penetracji naszego wywozu na te rynki, wywołane przede wszystkim znacznym oddaleniem i brakiem odpowiednio wprowadzonych placówek kupieckich. Obecnie zamierzamy przystąpić do uregulowania z kilkoma krajami Ameryki Południowej stosunków na podstawie bardziej już rozbudowanych umów handlowych, w odniesieniu zaś do reszty krajów południowo - amerykańskich pragniemy ustalić tymczasowe podstawowe fundamenty umowne w postaci traktatów, opatrzonych klauzulą największego uprzywilejowania w dziedzinie celnej.

**System traktatów handlowych, zawieranych przez nas od r. 1933, a więc od chwili wejścia w życie nowej naszej taryfy celnej konwencyjnej,** stanowiącej, jak wiadomo wypadkową pomiędzy naszymi autonomicznymi potrzebami ochrony celnej i koniecznościami, wynikającymi z utrzymania wymiany towarowej z zagranicą. Jakkolwiek przy dzisiejszym stanie skrępowania obrotów międzynarodowych różnymi bardziej sztywnymi ograniczeniami, zagadnienie cła straciło chwilowo nieco na znaczeniu, nie należy jednak nie doceniać tego faktu, gdyż taryfa celna pozostaje zawsze tym najbardziej pewnym i normalnym środkiem, który chroni naszą produkcję rodzimą przed zbyt silną konkurencją zagranicy.

**Traktaty nasze opieramy na zasadzie największego uprzywiliowania.** Czynimy to pomimo, że szereg uczonych, jak również praktyków polityków udowadnia następowanie zmierzchu tej starej klauzuli. Aczkolwiek powyższa obserwacja nie jest pozbawiona dużej dozy słuszności, to jednak opiera się na przesłankach dosyć powierzchownych. Jeżeli bowiem chcemy stwarzać długofalową podstawę dla międzynarodowych stosunków gospodarczych, nie bacząc na

dzisiejsze, miejmy nadzieję, przejściowe specjalne trudności, to nie powinniśmy się wyrzekać wspomnianej zasady.

Specjalnie dla naszych stosunków K. N. U. wydaje się być właściwą metodą, — eksport bowiem nasz daleki jest jeszcze nie tylko od większej stabilizacji, lecz wciąż jeszcze musimy dokonywać pionierskiej pracy na tym odcinku. Musimy zatym zapewnić sobie szereg możliwości, posiadanych przez inne państwa, możliwości, które mogą zagrać w każdej chwili. Jedyną podstawą we współczesnych stosunkach gospodarczych dla wykonywania wspomnianych możliwości daje nam K. N. U.

Przytrzymywanie się tej zasady w polityce traktatowej bynajmniej nie wyklucza dążenia do wyjmowania spod jej działania tych stosunków, których utrzymanie i racjonalny rozwój nie da się z nią pogodzić. Takie wyjątki od K. N. U. są dobrze znane w polityce handlowej i szeroko stosowane.

W odniesieniu do naszych stosunków z zagranicą, konieczność stosowania wspomnianego wyjątku dobitnie występuje w związku z dążeniem do rozwoju naszych stosunków z Państwami Bałtyckimi.

Dlatego też już od szeregu lat staramy się w naszych traktatach z poszczególnymi państwami wprowadzać zastrzeżenia o niestosowaniu K. N. U. do obrotu z powyższymi państwami, zastrzeżenie, które znane jest pod nazwą klauzuli bałtyckiej. Sześć traktatów polskich posiada już tę klauzulę.

Ostatnie rozmowy odbyte z mężami stanu Państw Bałtyckich w czasie mej bytności w tych krajach, jak również z okazji wizyty w Polsce mych kolegów estońskiego i łotewskiego utwierdziły mnie w przekonaniu, iż istotne polepszenie wymiany z tymi krajami nastąpi po wprowadzeniu klauzuli bałtyckiej do wszystkich ważniejszych naszych umów dwustronnych.

**System dwustronny traktatów handlowych**, umów dodatkowych i uzupełniających, jak również wszelkich porozumień dwustronnych dla spełnienia najbliższych zadań, o czym mówiłem poprzednio, **stanowi podwalinę naszej polityki handlowej wobec państw trzecich.**

## WSPÓŁPRACA MIĘDZYNARODOWO-GOSPODARCZA

**Nie znaczy to bynajmniej, iżbyśmy nie uznawali zasady gospodarczej współpracy międzynarodowej.** Przeciwnie, jesteśmy zdania, iż dojście do skutku takiej współpracy i powiększenie dzięki niej ogólnych obrotów światowych powinno wyjść jedynie na dobre wszystkim państwom. Wyraz temu przekonaniu dawała Polska niejednokrotnie, współpracując szczerze na terenie międzynarodowym w badaniu i obmyślaniu metod mogących prowadzić do gospodarczego zbliżenia międzynarodowego.

Niepowodzenia, które spotkały wszystkie wysiłki kolaboracji międzynarodowej sprawiły, iż w ostatnich czasach odnoszono się do prób wznowienia ich z dużą ostrożnością.

W tej chwili jesteśmy świadkami narodzin nowej inicjatywy w tym względzie. Oto były premier belgijski van Zeeland ukończył i złożył swój raport w sprawie środków, jakimi możnaby osiągnąć ułatwienie w obrocie międzynarodowym. Wielkie doświadczenie i niezaprzeczalne kompetencje tego wybitnego męża stanu w sprawach międzynarodowo - gospodarczych pozwalają spodziewać się, że inicjatywa podjęta pod jego egidą będzie wszechstronnie zbadana i należycie przygotowana.

Nie mogąc narazie zająć bardziej szczegółowego stanowiska w sprawie raportu van Zeelanda, pragnę jednak stwierdzić, iż powodzenie akcji międzynarodowo - gospodarczej, zwłaszcza pod względem zasięgu państw, mogących wziąć w niej udział zależy w pierwszej linii od płaszczyzny, na jakiej się ta akcja oprze.

Dążenie bowiem jedynie do rozluźnienia barier celno - reglamentacyjnych, jak to miało miejsce dotychczas, nie może doprowadzić do celu. Stan spraw międzynarodowo - gospodarczych jest taki, że wymaga szerokiego łącznego potraktowania wszystkich palących spraw, a więc nie tylko przeszkód w obrocie towarowym, lecz również kwestii obrotu kapitałem i ruchu ludności. Gdy przy tym chodzi o obrót towarowy i jego przeszkody, to musi być uznana równorzędność wymiany przemysłowej i rolnej, specjalnie zaś winna być potraktowana niezmiernie ważna dziś sprawa surowców.

**Kwestia surowcowo kolonialna ma dzisiaj dla nas zasadnicze znaczenie.**

Nie tak dawno, gdy w Lidze Narodów powoływano do życia Komisję Surowcową dla przepracowania tego zagadnienia, zdawać się mogło, że jednak jakieś konkretne, praktyczne rozwiązanie istniejących trudności zostanie osiągięte. Dotychczasowy przebieg akcji międzynarodowej w tej sprawie nie spełnił jeszcze pokładanej w niej nadziei.

Stanowisko, jakie w tym względzie zajmujemy, określił już Pan minister Beck i nasi przedstawiciele na terenie Ligi Narodów. Również i ja wspomniałem o tej sprawie na Komisji Budżetowej Sejmu; obecnie zaznaczam, że problem ten uważam za jeden z najistotniejszych. Kolonie interesują nas przede wszystkim jako źródło surowców i jako tereny, przedstawiające poważne możliwości ekspansji gospodarczej. Obszary, które u innych leżą obecnie odłogiem, dla nas mogłyby stać się warsztatem produktywnej pracy. Nie brak i na szerokim świecie głosów, które możnaby określić jako wyraz sprawiedliwego podejścia do sprawy i trzeźwej oceny rzeczywistości. Ostatnio zagadnienie to znalazło także oświetlenie, aczkolwiek może niedostateczne we wspomnianym raporcie Pana van Zeelanda. Musimy się jeszcze uzbroić w cierpliwość. Wydaje mi się, że sprawa nie będzie mogła zejść z dyskusji międzynarodowej dopóki nasze słuszne potrzeby i dążenia nie zostaną uwzględnione.

## DOTYCHCZASOWE REZULTATY ZAMIERZEŃ NA DŁUŻSZĄ METĘ

Rezultaty polskiej polityki handlowej w odniesieniu do zadań, zmierzających w kierunku poprawy struktury naszych obrotów zewnętrznych, czyli w stosunku działań tej polityki na dłuższą metę, mają najwybitniejsze odzwierciedlenie w zróżniczkowaniu naszych obrotów z poszczególnymi kontrahentami i w korzystnym przekierunkowaniu tych obrotów.

Zróżniczkowanie obrotów obrazują następujące cyfry:

Stosunek obrotów z 10-ma najważniejszymi uczestnikami naszego handlu zagranicznego do ogólnego obrotu Polski, zmniejszył się z 81,3% w r. 1928 do 72% w r. 1932 i do 69,5% w r. 1937.

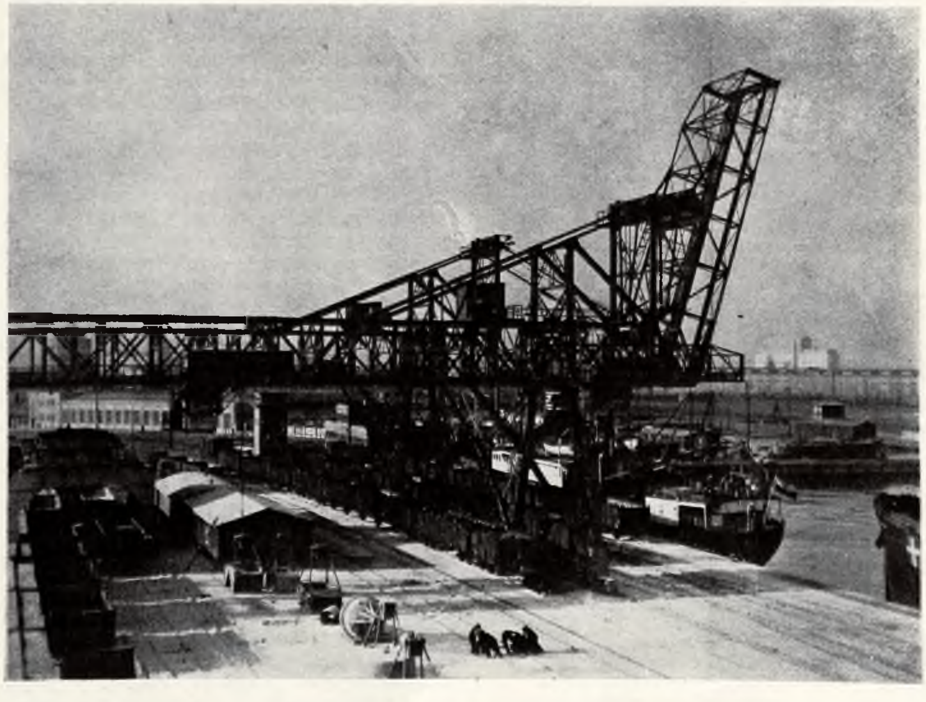
Charakterystyczny jest też na tym tle wzrost udziału krajów zamorskich w obrotach handlowych Polski, zwłaszcza w zakresie wywozu. Udział rynków zamorskich w wywozie z Polski wzrósł z 4,7% w r. 1929 do 15,6% w r. 1936 i do 21,3% w r. 1937. Równocześnie udział ich w przywozie wzrósł z 22,8% w r. 1929 do 35,1% w r. 1936 i do 36,5% w r. 1937.

Gdy wywóz z Polski do Europy wzrósł w r. 1937 w stosunku do r. 1936 o 8,7%, to wywóz do krajów zamorskich wzrósł w tymże czasie o 59,4%, dając ogólną przeciętną wzrostu 16,6%.

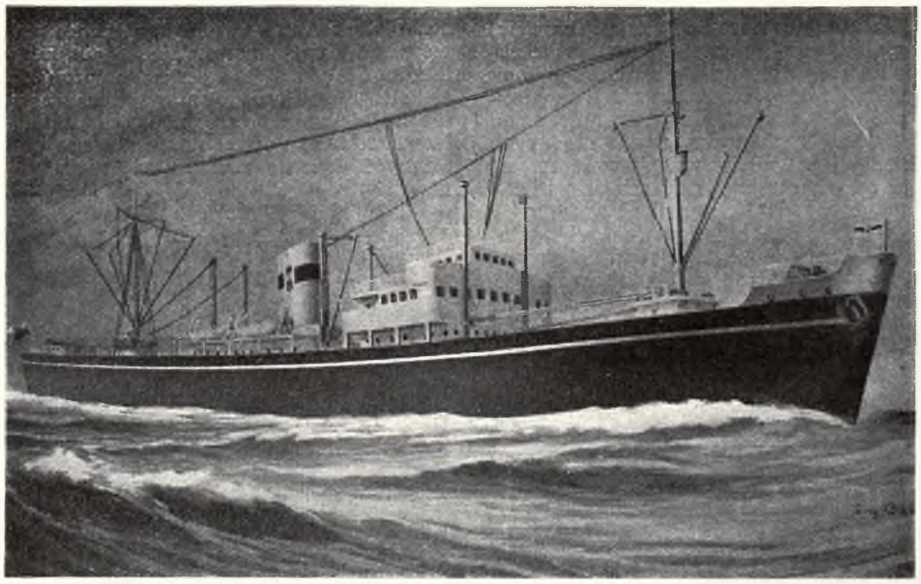
Jeszcze dobitniej występuje realizacja przekierunkowywania naszych obrotów. W ciągu bowiem krótkiego czasu poziomy, wschodnio-zachodni kierunek naszego handlu zamienił się na pionowy, południowo-północny.

Wyrazem tej tendencji jest coraz silniejsze wykorzystywanie przez handel portów polskiego obszaru celnego.

W r. 1926 przewieźliśmy przez te porty 26,3% naszego obrotu towarowego,



Molo Węglowe – przeładunek pirytów



Model motorowców „Łódź" i „Bielsko" — buduje dla GAL-u Stocznia Gdańska

w latach zaś następnych stosunek ten wciąż wzrastał wynosząc:

w r. 1935 — 11,7 mil. ton czyli 73,4% całego obrotu
w r. 1936 — 12,4 mil. ton czyli 77,2% całego obrotu
w r. 1937 — 14,5 mil. ton czyli 77,4% całego obrotu

Jest to objaw nadzwyczaj pomyślny, bo wskazuje, iż zasięg naszych obrotów zwiększa się i uniezależnia się od obcego pośrednictwa.

## ZAGADNIENIA ŻEGLUGOWE, PORTOWE I RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO

### PROBLEM ŻEGLUGI

Stwierdzenie powyższe przenosi nas na teren zagadnienia morskiego, którego całokształt przedstawiłem Wysokiej Komisji w ubiegłym roku. Punkt ciężkości tego zagadnienia, jak już niejednokrotnie zaznaczałem, leży w zagadnieniu żeglugowym, który ma szczególne znaczenie dla struktury naszych obrotów płatniczych.

Obecnie przewozimy tylko 10% towarów w obrocie zamorskim na własnych statkach, musimy więc około 150 mil. złotych rocznie wydawać na opłacanie obcych frachtów, co powoduje dość duży odpływ dewiz, mogący być z korzyścią dla gospodarki narodowej zużyty dla innych celów.

Z powyższego wynika, jak problem wzrostu naszej floty handlowej jest ważnym i aktualnym z punktu widzenia bilansu płatniczego. Ostatnio w zakresie rozbudowy naszej floty handlowej, jak już sygnalizowałem na Komisji Budżetowej Sejmu, mamy poważne osiągnięcia. W ubiegłym roku państwowe przedprzedsiębiorstwa żeglugowe nabyły 8 jednostek o łącznej pojemności ca 38,000 t. rej. brutto, w tymże roku przedsiębiorstwo prywatne „Polskarob" zamówiło 1 statek trampowy dla przewozów węgla. Całość tych inwestycyj, które zostaną wykończone bądź w roku bieżącym, bądź w większości w roku przyszłym, zwiększy nasz tonaż handlowy o ca 42.000 T. R. B., co stanowi zwiększenie ogólnego tonażu naszej żeglugi zewnętrznej o przeszło 40%. W bieżącym też roku polski rejestr statków handlowych morskich zamknął pierwsze 100.000 T. R. B. Obroty akwizycyjne w ruchu pasażerskim i towarowym polskich przedsiębiorstw żeglugi morskiej, które w r. 1935 wynosiły zł 26.670.000.— a w r. 1936 podniosły się do zł 38.640.000, wykazały w r. 1937 dalszy pomyślny wzrost, spowodowany zarówno zwiększeniem obrotów handlu międzynarodowego, jak też i koniunkturalnym wzrostem stawek frachtowych. Bez większego błędu można przyjąć, że globalna suma obrotów naszej floty handlowej doszła w r. ub. do zł ca. 50.000.000.—, dając w przybliżeniu ca zł 28.000.000 zysku dewizowego dla naszego bilansu płatniczego.

Mimo poważnych postępów w dziedzinie zwiększenia tonażu naszej żeglugi na przestrzeni ostatnich lat, nasz stan posiadania na tym odcinku nie może być uznany za dostateczny, co zupełnie jasno wynika chociażby już z podanej przeze mnie cyfry udziału polskiej bandery w obrotach towarowych zamorskich. Inwestycje, o których wspomniałem, niewątpliwie podniosą ten udział, jednak w stopniu niezbyt znacznym, a to ze względu, że większość nowonabytych jednostek pójdzie bądź na zastąpienie tonażu przestarzałego, bądź tonażu charterowanego.

**Sprawa więc rozbudowy naszej floty handlowej pozostaje nadal jednym z najbardziej pilnych zadań.** Pragnę przy tym rozgraniczyć w tej dziedzinie zakres działania inicjatywy państwowej od zakresu działania inicjatywy prywatnej. Uważam, że kapitał państwowy winien tak jak i dotąd interesować się przede wszystkim liniami regularnymi, pozostawiając rozbudowę żeglugi nieregularnej inicjatywie prywatnej.

Linie regularne są bowiem najtrudniejszym w organizowaniu technicznym i handlowym — instrumentem handlu morskiego. Wymagają one stosunkowo poważnych wkładów kapitałowych, wytrwałej i konsekwentnej realizacji handlowo - operacyjnej, silnego oparcia finansowego i długofalowego planu działania. Tych zadań nie mogła wziąć na siebie inicjatywa prywatna, która w Polsce nie miała i nie ma dotychczas dostatecznego przygotowania w tej dziedzinie. Dlatego te zagadnienia rozwiązywało Państwo przy pomocy stworzonych w tym celu i działających na zasadach handlowych przedsiębiorstwach żeglugowych: „Żegluga Polska", „Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe" i „Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe". Dorobek ogólny na tym polu jest stosunkowo znaczny, mamy bowiem już 16 linij regularnych w polskich rękach. Obroty na tych liniach w zakresie towarów wykazują stały wzrost.

Moment stosunkowo znacznej pozycji oceanicznego tonażu pasażersko - emigracyjnego znajduje swoje historyczne uzasadnienie w zapoczątkowaniu tych inwestycyj w r. 1930. Wytknięty bowiem wówczas kierunek pracy żeglugowej zmuszał do konsekwentnej kontynuacji, a więc i do odpowiednich, nowych inwestycyj. Tak powstała decycja nabycia motorowców „Piłsudski" i „Batory", bez których linia północna atlantycka nie mogłaby już dzisiaj istnieć. Zorganizowanie zaś tej linii słusznie uznane zostało za konieczność państwową. Nadała ona odpowiedniego waloru międzynarodowego naszym poczynaniom morskim, oraz wzmocniła realną i niezwykle płodną więź macierzy z potężnym skupiskiem wychodźczym na drugiej półkuli. Wysłużone na tym szlaku statki „Pułaski" i „Kościuszko" — poszły w r. 1936 na szlak południowo - atlantycki. Zainaugurowały one drugą linię oceaniczną do tak bardzo interesujących nas krajów Ameryki Łacińskiej, obsługując gros naszej emigracji i dając poważne perspektywy szerokiego rozwoju wymiany towarowej.

Przedstawiłem w skrócie Wysokiej Komisji osiągnięcia w dziedzinie żeglugi regularnej, dziedzinie, bedącej terenem inicjatywy publicznej. Dzisiaj słyszy się z różnych stron głosy krytyki w stosunku do tej pracy; nie trzeba jednak zapominać, że praca na tym odcinku miała charakter pionierski, i że gdyby ówczesne poczynania nie nosiły cech pewnej śmiałości i ryzyka, nie mielibyśmy tak poważnego dorobku, jaki przed chwilą zilustrowałem.

Pragnę, już nie wiem po raz który zapewnić, iż Państwo, które w zakresie żeglugi zrobiło wielki i pomyślny wysiłek pionierski wcale nie dąży do utrzymania monopolu w tej dziedzinie. Pozwolę sobie przy tym powtórzyć to, co powiedziałem w zeszłym roku, a mianowicie że — po przetorowaniu dróg w wykształceniu pierwszych kadr pracowniczych, a zwłaszcza po odrodzeniu się możliwości rentownej pracy w żegludze, — kapitał prywatny może i powinien ujawnić bezpośrednie zainteresowanie dla tej dziedziny pracy, w czym może liczyć na konsekwentną i rzeczywistą pomoc ze strony Państwa.

Tutaj należy wskazać przede wszystkim na dziedzinę żeglugi niereguralnej „tramping". W naszych obrotach zamorskich dominują surowce, stanowiące ponad 85% całości wymiany towarowej. Przewozem surowców nie zajmują się z reguły linie regularne. Surowce te są przewożone niemal wyłącznie statkami żeglugi nieregularnej t. zw. trampami, w ładunkach całookrętowych, co obniża koszta przewozu. Surowcowy więc charakter naszych obrotów stwarza szerokie możliwości dla inicjatywy prywatnej w dziedzinie polskiego trampingu.

Chcę dawać wyraz nadziei, że ta trwała sytuacja podaży ładunków masowych w naszym eksporcie i imporcie winna doprowadzić do przełamania zbyt długo już trwającej inercji kapitału prywatnego w dziedzinie żeglugi morskiej, zwłaszcza zaś małego i średniego trampingu, przy czym pragnę podkreślić, że w podwładnym mi resorcie podjęte są szczegółowsze prace nad sprecyzowaniem form pomocy dla tego działu pracy żeglugowej.

## BUDOWA OKRĘTÓW

Racjonalny rozwój problemu żeglugowego wymaga odpowiedniej, w granicach naszych możliwości, rozbudowy rodzimego przemysłu budowy okrętów.

To też ustalenie w roku ubiegłym planu rozbudowy polskiej floty handlowej, pozwoliło przystąpić memu resortowi do akcji w kierunku budowy statków na stoczniach, leżących w obrębie polskiego obszaru celnego. Z chwilą wydania odpowiednich zamówień, Stocznia Gdyńska rozpoczęła budowę 2-ch pochylni, przekształcając się z ogólnej wytwórni mechanicznej we właściwą stocznię, gdzie podstawową produkcję stanowi budowa statków.

Zasygnalizowana zaś przeze mnie rok temu wobec Wysokiej Komisji sprawa powstania w Gdyni tego przemysłu przybrała zupełnie realne kształty.

Oto budowa stoczni okrętowej w Gdyni ruszyła przy silnym poparciu mego resortu z miejsca i, znajdując się w gestii „Wspólnoty Interesów", jest już obecnie rozbudowywana na nowych terenach przy przyszłym kanale przemysłowym. W myśl planu rozbudowy floty handlowej przewiduję możliwość wydawania tej stoczni, na równo ze Stocznią Gdańską, szeregu zamówień na jednostki floty handlowej, które będą mogły być przez stocznię wykonane w ramach jej możliwości technicznych. Obok tego Stocznia Gdyńska znajdzie, łącznie ze Stocznią Gdańską w potrzebach remontowych polskich przedsiębiorstw żeglugi morskiej znaczną podstawę alimentacyjną. W oparciu o tę podstawę Stocznia Gdyńska będzie mogła szybko przygotować się do produkcji nowych jednostek w kategorii małych i średnich statków handlowych, rybackich i portowych.

Mam nadzieję, iż w ten sposób w najkrótszym czasie rozbudowa naszej floty handlowej będzie mogła oprzeć się na racjonalniejszych podstawach, a przede wszystkim zaś częściowo zaoszczędzi gospodarstwu narodowemu odpływu dewiz, niezbędnych na budowę floty w obecnych stoczniach. Nie potrzebuję udowadniać, jak wielkie znaczenie będzie to miało dla naszego rynku wewnętrznego, w szczególności w zakresie dostaw stali, i wszelkich innych materiałów wchodzących w skład wyposażenia okrętowego.

## ELEMENT LUDZKI

Przy sposobności omawiania zagadnień rozbudowy naszej żeglugi chcę podnieść, iż resort mój baczną uwagę zwraca na zagadnienie praktycznego szkolenia fachowców, specjalizujących się w dziedzinie techniki morskiej. Przede wszystkim należało tutaj zająć się wyszkoleniem inżynierów Polaków, którzy pokończyli wydziały budowy okrętów. W tym celu przy wydaniu stoczniom zagranicznym zamówień, zagwarantowano w umowach praktyki dla przyszłych polskich fachowców. Sześciu takich praktykantów inżynierów szkoli się obecnie w Anglii, Szwecji i Finlandii.

Chcę też parę słów poświęcić pracy naszych marynarzy.

Wobec rozbieżnych na ten temat zdań, postanowiłem bezpośrednio, osobiście zetknąć się z ich pracą, odbywając w tym celu podróże na statku szkolnym „Dar Pomorza" oraz na innych polskich statkach handlowych. Przekonałem się na podstawie tych własnych obserwacyj, że marynarze nasi — zarówno oficerowie jak i załoga — pracują chętnie i z coraz większym doświadczeniem. Warunki ich pracy na statkach — jeśli się uwzględni nieuniknione okoliczności zawodu morskiego — są zadawalające, zarówno co do uposażeń, jak wyżywienia i stosunków służbowych.

## PROBLEM PORTOWY

Przystępując z kolei do omówienia odcinka portowego naszych prac morskich, przypomnę stwierdzoną przeze mnie na Komisji Budżetowej Sejmu dynamikę rozwojową, jaką porty polskiego obszaru celnego okazują, a wyrażającą się wzrostem obrotów w r. 1937 o 21%.

W liczbach bezwzględnych obroty te wyniosły 16.200.000 ton. W porównaniu jednak do obrotów wielkich portów zachodnio - europejskich, jak Hamburg, Antwerpia, Rotterdam, których obroty w r. 1937 wyniosły 25 mil. ton, 28 i 42 mil. ton wysokość naszych obrotów jest jeszcze stosunkowo nikła.

Musimy sobie zdać sprawę, że o ile nasze porty mają się stać poważnymi ośrodkami międzynarodowego handlu i dystrybucji towarowej, winniśmy dążyć do stałego zwiększania rozmiarów w tych portach tym więcej, że w oparciu o zwiększony i uszlachetniony obrót znajdzie również pełne i racjonalne podstawy rozwoju — problem żeglugowy.

Zwiększenie obrotów portów p. o. c. uzyskać się da w dwojaki sposób: — pierwszy — przez zwiększenie możliwości akwizycyjnych naszego zaplecza, drugi — przez rozbudowanie ruchu tranzytowego. Zwłaszcza do pierwszego sposobu przywiązuje dużą wagę. Liczby naszego handlu zagranicznego, jak widzieliśmy poprzednio, są niskie i w ich wzroście, w miarę realizowania ogólnego programu podniesienia gospodarczego kraju, kryją się wielkie możliwości.

Co do ruchu tranzytowego — to stanowi on obecnie ca 10% obrotu i ujawnia ciągłą prężność.

W związku z tymi dążeniami do zwiększenia obrotów morskich naszych portów wysuwa się konieczność technicznego zwiększenia zdolności przepustowej portów p. o. c. jak i usprawnienia ich organizacji handlowej.

Rozbudowa portu gdyńskiego jest w dalszym ciągu kontynuowana zarówno w zakresie jego wyposażenia technicznego, jak i składowego, co miałem możność szczegółowo zilustrować z okazji omawiania projektu ustawy inwestycyjnej. Ostatnio robione są wysiłki, by można było w najkrótszym czasie przystąpić do bydowy kanału przemysłowego, stanowiącego obecnie jedną z najpilniejszych potrzeb portu gdyńskiego.

Również w zakresie udoskonalenia aparatu handlowego w Gdyni osiągnęliśmy stosunkowo poważne wyniki. Doświadczenia wykazują jednak, iż praca nad zmontowaniem aparatu handlu morskiego wymaga dłuższego czasu i posuwać się będzie tylko bardzo stopniowo. Dla przykładu przytoczę, iż prace przygotowawcze związane z uruchomieniem arbitrażu skór trwały lat kilka. To samo da się powiedzieć o arbitrażu bawełny. Dopiero w roku ubiegłym, po kilku latach przygotowań, zdołano położyć przy wydatnej pomocy mego resortu, trwałe podstawy pod egzystencję tego arbitrażu: gmach arbitrażu jest już na ukończeniu, a prace arbitrażowe rozpoczną się jeszcze w tym roku. Poza tym, jak to już wspomniałem na Komisji Budżetowej Sejmu, resort mój w trosce o zapewnienie Gdyni najwłaściwszych form administracji i eksploatacji, opracowuje ustawę o wyjęciu zarządu portu w Gdyni z administracji państwowej.

Przechodząc do drugiego portu naszego obszaru celnego — Portu Gdańskiego, pragnę zaznaczyć, że potrzeby handlu polskiego nie mogą się zadowolić jedną tylko Gdynią, gdyż pomijając już nawet sprawę położenia Gdańska przy ujściu Wisły, co automatycznie przesądza jego organiczne związanie z zapleczem polskim, dynamika naszego handlu jest tak wielka, iż cały ruch towarowy nie może być kierowany tylko przez jeden port. Stąd też musimy w pełni wykorzystać wszelkie uprawnienia przysługujące nam na terenie W. M. Gdańska i koordynować współpracę obu portów. To też sprawa modernizacji urządzeń portowych Gdańska jest również pilną koniecznością, tym bardziej, że port gdański z chwilą wcielenia go do polskiego obszaru celnego stał się portem o zasięgu światowym, do którego coraz częściej zaczęły zachodzić statki o większym tonażu, wymagającym większej głębokości.

## SPRAWY RYBACKIE

Dla dopełnienia całokształtu spraw morskich chcę jeszcze oświetlić sprawy rybackie, również pod kątem oddziaływania rozwoju tej dziedziny gospodarki morskiej na kształtowanie się bilansu płatniczego.

Rok temu miałem sposobność stwierdzić, że udział polskiego rybołóstwa morskiego w zaopatrywaniu rynku krajowego w ryby morskie zwiększa się z roku na rok i coraz silniej wpływa na ograniczenie importu wpływając w ten sposób na polepszenie naszego bilansu płatniczego.

Według przybliżonego szacunku zysk w bilansie płatniczym, jaki nam dał rozwój rybołówstwa morskiego i rybnego przemysłu przetwórczego wyniósł w r. 1936 przeszło 9 mil. zł. Do zysków tych należy doliczyć korzyść dla bilansu płatniczego, jaki wynika z faktu kierowania poważnej części importu ryb na port Gdyński. Korzyść tę należy szacować na ca 1,5 miliona zł rocznie.

Ta oszczędność w bilansie płatniczym jest tym dla nas cenniejsza z gospodarczego punktu widzenia, iż nie wynika ona z „zaciskania pasa", lecz w całości przelewa się do łożyska naszego życia gospodarczego, zasilając rybaka, robotnika, przemysłowca i kupca polskiego. Pozwala to więc stwierdzić racjonalność ponoszonych wydatków Państwa na rybactwo morskie, mające wszelkie widoki pomyślnego rozwoju.

Wysoka Komisjo! W przemówieniu swoim starałem się podkreślić, jakie znaczenie dla całokształtu gospodarki narodowej mają rozwój naszej wymiany z zagranicą, oraz te jej instrumenty, jakimi są własna żegluga i porty.

Przedstawiłem Wysokiej Komisji podstawowe wytyczne naszej polityki w zakresie wymiany oraz w zakresie problemów morskich; przedstawiłem również środki działania, zmierzające do realizacji wytkniętych celów. Środki te z natury rzeczy są obliczone bądź na doraźne osiągnięcia, bądź też mają charakter bardziej długofalowy.

Na tle mych uwag jasno też zarysowała się rola Państwa na tym odcinku naszego gospodarstwa. Jest to ta dziedzina gospodarcza, w której Państwo z uwagi na nasze specyficzne warunki wewnętrzne, jak i przede wszystkim ze względu na znany układ światowych stosunków gospodarczych, musiało z konieczności odegrać tak silną rolę.

Tak więc Państwo musiało włożyć wiele trudu w stworzenie warunków, któreby nie tylko możliwie zabezpieczały, chroniły nasze gospodarstwo, ale i przede wszystkim sprzyjały rozwojowi

— jego ekspansji. Państwo też nie tylko wytknęło kierunki, stworzyło ramy działania, ale i podjęło wielką pracę pionierską na morzu.

Te jednak wysiłki Państwa pozostałyby bezskuteczne, bezowocne, gdyby stworzone warunki nie były w pełni wykorzystywane przez inicjatywę prywatną.

To też ze szczególną radością chcę podkreślić te przejawiające się wśród naszych sfer gospodarczych wysiłki nad racjonalnym rozwojem naszych obrotów z zagranicą.

Mam tu zwłaszcza na myśli te długofalowe środki działania jak podjętą organizację domów handlowych, jak uruchomienie własnych agentur na obcych rynkach i, jak przede wszystkim tę przejawiającą się prężność kupiectwa polskiego — i jego dążność pójścia na drogę handlu zamorskiego, czego tak wymownym wyrazem był ostatni zjazd kupiectwa pomorskiego w Bydgoszczy.

To też kończąc swe przemówienie, pragnę jeszcze raz podkreślić, że jedynie wspólnym, zorganizowanym i skoordynowanym wysiłkiem Rządu i sfer gospodarczych — będziemy mogli pogłębić te korzystne ewolucje, jakie zachodzą w strukturze naszych obrotów z zagranicą i w pełni wykorzystać możliwości rozwojowe naszej pracy na morzu, przyczyniając się tym samym jaknajskuteczniej do wzmożenia naszej gospodarki narodowej.

# Program inwestycyj morskich, portowych i rybackich w r. 1938

*Z przemówienia Ministra Przemysłu i Handlu Antoniego Romana na Komisji Budżetowej Sejmu 29. I. 1938 r.*

Podajemy najwięcej nas interesującą część, o inwestycjach morskich.

Konieczność i znaczenie inwestycyj morskich, portowych i rybackich — oświadczył Min. Roman — miałem nieraz możność szczegółowo przedstawić Wysokim Izbom. Dlatego też obecnie odrazu przystąpię do krótkiej charakterystyki inwestycyj dokonanych w tym zakresie, w roku ubiegłym oraz zamierzonych w nadchodzącym okresie.

**INWESTYCJE PORTOWE**

Zacznę od inwestycyj portowych. Z kredytów przewidzianych ustawą inwestycyjną na inwestycje morskie, portowe w wysokości zł 3.350.000 — wykonano w roku ub. następujące roboty:

Przystąpiono do budowy urządzeń przeładunkowych, która obejmowała w roku ub. budowę 3-ch dźwigów dla towarów masowych i 8-miu dźwigów dla towarów drobnicowych o łącznej sumie kosztu około zł 1.500.000, na poczet czego wydatkowano w roku ub. zł 580.000. Dźwigi masowe zostaną ukończone i uruchomione w kwietniu 1938 r., drobnicowe zaś w marcu tegoż roku. Należy podkreślić, że dźwigi zostały całkowicie wykonane w krajowych wytwórniach i z krajowego materiału.

Następnie wykonano kosztem około zł 1.400.000 budowle naziemne, z których na uwagę zasługuje zwłaszcza budowa domu arbitrażowego dla bawełny oraz budowa magazynu przy nabrzeżu Rumuńskim.

Wspomnieć również należy o wybudowaniu szeregu dróg, torów kolejowych, o zabrukowaniu nabrzeży i uporządkowaniu terenów portowych kosztem zł 575.000.—.

Poza tym wydatkowano w ub. roku na instalacje, t. j. na kanalizację i urządzenia elektryczne i telefoniczne w Gdyni około zł 190.000.—.

Z pozostałych kredytów przeznaczono na roboty na wybrzeżu morskim, przede wszystkim na ubezpieczenie brzegu morskiego zł 240.000.—.

Łącznie do końca ubiegłego roku uzyskano i wydatkowano z kredytów przewidzianych na omawiane inwestycje zł 2.855.000; reszta zostanie wykorzystana do dnia 1 kwietnia b. r.

Co się zaś tyczy planu inwestycyj portowych na nadchodzący okres — to z projektowanych zł 4.300.000 na budowle morskie przewiduje się wykorzystać na inwestycje portowe — zł 3.130.000.—.

Plan wydatków na te inwestycje w granicach wymienionej kwoty dzieli się na dwie grupy.

Do pierwszej grupy należą wydatki przewidziane na ukończenie inwestycyj, rozpoczętych w ramach 4-ro letniego planu inwestycyjnego w r. 1937. Ta grupa wydatków pochłania większą część preliminowanej kwoty, t. j. ca zł 1.850.000 — pozostała zaś suma, przeznaczona jest na nowe inwestycje.

Wydatki preliminowane na wykończenie inwestycyj, rozpoczętych w r. 1937 nie wymagają specjalnego uzasadnienia. Wynikają one bądź wskutek tego, iż czas potrzebny do realizacji tych inwestycyj przekracza okres jednego roku, bądź wskutek rozłożenia płatności na raty.

Wydatki te obejmują w szczególności: dokończenie domów mieszkalnych dla kranistów i urzędników, magazynu Nr 10 w wolnej strefie, raty na zamówione 11 dźwigów, koszt montażu dźwigów, należność za roboty brukarskie oraz spłatę drugiej raty za nabytą kostkę szwedzką.

Na nowe roboty przewiduje się przeznaczyć z funduszów inwestycyjnych kwotę zł 1.280.000, ponadto na bieżące inwestycje portowe preliminuje się w budżecie ok. zł 320.000, wreszcie część robót zamierza się wykonać na kredyt. Wszystkie te nowe zamierzenia i inwestycje będą realizowane stosownie do opracowanych planów dalszej rozbudowy portu gdyńskiego w kierunku przystosowania go, do wzrastających z każdym rokiem, obrotów portowych.

W szczególności przewiduje się wykonać szereg robót hydrotechnicznych przy rozbudowie portu — jak przedłużenie pirsu pasażerskiego, pogłębienie nabrzeży węglowych i rozbudowę falochronów. Następnie będą kontynuowane inwestycje, mające na celu usprawnienie pracy przeładunkowej i administracyjnej portu, obejmujące budowę nowych i przebudowę niektórych dźwigów, budowę torów kolejowych, rozbudowę budynku kapitanatu, budowę ulic, urządzeń wodociągowych, kanalizacyjnych, elektrycznych i t. p. Wreszcie będą prowadzone roboty na wybrzeżu morskim, a w szczególności kontynuowana będzie budowa portu w Wielkiej Wsi oraz rozbudowa urządzeń, przeznaczonych dla zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi w Wielkiej Wsi, Rozewiu i Półwyspie Helskim.

**INWESTYCJE MORSKIE RYBACKIE**

Z kolei przejdę do ostatniego działu omawianych inwestycyj t. j. do inwestycyj rybackich.

Ustawa inwestycyjna przeznaczyła w ub. roku na inwestycje morskie rybackie ogólną kwotę zł 1.650.000.—. W ramach tego kredytu Morski Instytut Rybacki w Gdyni przystąpił w roku ubiegłym do budowy 10-ciu rybackich kutrów dalekomorskich, łącznym kosztem około zł 600.000.—, z których zł 450.000.— miało być pokryte z funduszów inwestycyjnych, pozostałe zaś zł 150.000.— z własnych funduszów Instytutu. Wszystkie kutry będą ostatecznie wykończone w kwietniu b. r. i zostaną oddane do eksploatacji na dogodnych warunkach, miejscowym rybakom.

Następną inwestycją morską, rybacką była w roku ub. budowa 3-ch lugrów śledziowych łącznym kosztem ok. zł 1.000.000.—. Lugry te będą gotowe do użytku, przypuszczalnie w połowie maja rb.

Wreszcie rozpoczęto w r. ub. budowę stacji morskiej, rybackiej w Gdyni, której koszt ogólny wyniesie ok. zł 650.000. Stacja ma być częściowo ukończona i oddana do użytku w r. bież., a całkowite jej ukończenie przewidziane jest w r. 1939.

Dotychczasowe wydatki na inwestycje morskie - rybackie, wyniosły do dnia 1 stycznia r. b. razem zł 828.000.—, reszta zostanie wydatkowana w ciągu r. b. w terminach, przewidzianych odnośnymi umowami dostaw.

Co się zaś tyczy planu wydatków na inwestycje rybackie w obecnym okresie, to obejmuje on budowę floty rybackiej,

budowle naziemne oraz pracę rozpoczęte w r. 1937.

Na budowę floty rybackiej przewiduje się w obecnym okresie zł 670.000.—. Z przewidzianej, 4-letnim planem inwestycyjnym budowy 40-tu kutrów dalekomorskich, w r. b. zamierza się wybudować dalszą serię 6-ciu kutrów. Koszt budowy tych kutrów wyniesie ok. zł 360.000.—, z czego zł 270.000 — będzie pokryte z funduszów inwestycyjnych, reszta z własnych środków Morskiego Instytutu Rybackiego. Poza ukończeniem rozpoczętej w ub. roku budowy 3-ch lugrów ze środków inwestycyjnych oraz 2-ch lugrów ze środków budżetowych, zostanie rozpoczęta w nadchodzącym okresie budowa 3-ch dalszych analogicznych lugrów, ogólnym kosztem ok. zł 1.000.000.—, z czego w r. bież. będzie pokryte zł 300.000.—.

Ponadto w związku z uruchomieniem w r. b. portu rybackiego w Wielkiej Wsi, przewiduje się wybudowanie statku dla celów nadzoru rybackiego, a także dla niesienia niezbędnej pomocy dla naszej flotylli dalekomorskich połowów. Koszt tego statku będzie wynosił zł 300.000.—, z czego w bieżącym okresie zostanie pokryte zł 100.000.—.

Wreszcie ma być rozpoczęta budowa kolonii rybackiej w Wielkiej Wsi, przewidująca w r. b. wykonanie ok. 25 domków mieszkalnych. Na ten cel przeznacza się w bież roku z funduszów inwestycyjnych kwotę zł 160.000.—.

Kończąc swe uwagi o inwestycjach, realizowanych przez podległy mi resort, chcę zaznaczyć, iż aczkolwiek przewidziane kredyty na te cele, wydawać się mogą w stosunku do znaczenia i roli podejmowanych inwestycyj zbyt skromnymi, to jednak — dzięki skoncentrowaniu wysiłków nad zupełnie określonymi kompleksami zadań inwestycyjnych — osiągniemy niewątpliwie poważny efekt gospodarczy.

Przeprowadzona bowiem w szybkim tempie elektryfikacja i gazyfikacja Okręgu Centralnego, przyczynią się jak najwydatniej do uzbrojenia gospodarczego tej dużej połaci kraju, stwarzając — obok inwestycyj komunikacyjnych — realne warunki dla rozwoju także i prywatnej inicjatywy, mającej olbrzymie pole do działania na tym terenie, na którym został już dokonany i w dalszym ciągu dokonywany wielki wkład Państwa w jego uprzemysłowienie.

Nie mniejszy również osiągamy efekt dla całokształtu naszego gospodarstwa narodowego przez konsekwentną i stałą rozbudowę portu gdyńskiego i przez stwarzanie podstaw dla rozwoju naszego rybołóstwa morskiego.

A. W. ZAKRZEWSKI

# Drogi wodne w walce o zaplecze

OBSZAR ziem należących lub ciążących do sfery wpływów komunikacyjnych i gospodarczych danego portu, wyznaczany jest albo względami naturalnymi odległości, albo mechanicznymi granic przynależności państwowej lub wreszcie elastyczną polityką kosztów przewozu i rynku handlowego.

O wielkości tego obszaru — zaplecza decydują, jak widzimy, różne momenty i trudno jest ustalić dokładną granicę zaplecza danego portu. W dzisiejszej walce portów o zaplecze, rozciągłość jego zależy przede wszystkim od gospodarczej i politycznej dynamiki, współzawodniczących o wpływy, na tym zapleczu, państw. Zaplecza te będą różne dla poszczególnych grup towarów, jak również inaczej wygląda ono mierzone kilometrami przebiegu kolejowego, a inaczej w odległościach dróg wodnych. Dobrze precyzuje te momenty A. Rühl *), stwarzając pojęcie zaplecza teoretycznego, wyznaczanego układem kosztów przewozu do konkurencyjnych portów, na tle polityki taryfowej sąsiadów.

Wstępne te rozważania są konieczne do zaakcentowania znaczenia polityki komunikacyjnej, w kształtowaniu zaplecza, a więc w zdobyciu alimentu dla portu. Jak wiadomo, polityka komunikacyjna może przez odpowiednie inwestycje transportowe otwierać nowe tereny dla działalności gospodarczej, może też przez obniżkę kosztów przewozu wzmagać wszędzie lub w określonych okręgach rentowność produkcji, albo powiększać konsumcję, może wreszcie zmieniać kierunki wymiany towarowej.

*) A. Rühl. Die Nord und Ostsechäfen im deutschen Aussenhandel.

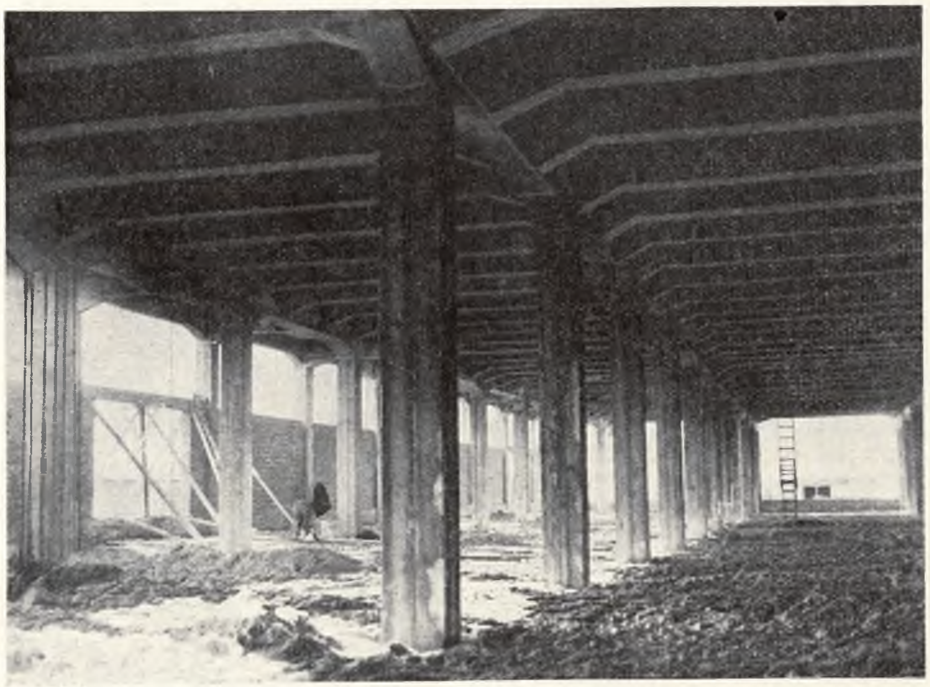
Polityka komunikacyjna polska, zwłaszcza polityka taryfowa kolei polskiej w latach ostatnich wyżłobiła sobie w tej dziedzinie pewne stałe linie postępowania, przy pomocy której udało się zrealizować pożądane przesunięcia strukturalne; jedno z najważniejszych, popieranie taryfowe obrotu zagranicznego przez porty polskiego obszaru celnego. Również dzięki stosowanej przez polskie koleje polityce taryfowej stworzono związkową taryfę towarową Polska — porty rumuńskie, rozszerzając sferę wpływów polskich portów na te obszary. Do rozwoju transportów między portami polskimi, a Bliskim Wschodem przyczyniła się w swoim czasie taryfa związkowa polsko-lewantyńska. Niestety taryfa ta przestała obecnie obowiązywać ze szkodą dla obsługi transportowej krajów Bliskiego Wschodu — wyższość jej nad taryfą, Polska — porty rumuńskie polegała na tym, że firmy eksportujące mogły załatwiać ekspedycję bezpośrednio, podczas gdy przy wspomnianej taryfie Polska — porty rumuńskie muszą korzystać z usług rumuńskich firm ekspedycyjnych Konstancy, które nie otaczają powierzanych towarów należytą opieką, pobierając jednocześnie z reguły nadmiernie wysokie stawki. Również pewne wyniki osiągnięto w zapleczu środkowo-europejskim, po wprowadzeniu w 1931-ym roku bezpośrednich polsko-czechosłowackich taryf, jak również dzięki późniejszej, specjalnej taryfie dla komunikacji między portami Gdynią-Gdańskiem, a austriackimi portami na Dunaju, Wiedniem i Linzem. Przewóz na zasadzie powyższej taryfy, odbywa się w sposób kombinowany, kolejowo-wodny, z przeładunkiem w Bratysławie. Dzięki tym porozumieniom i preferencjom taryfowym, porty polskie zdobyły tranzyt Czechosłowacji i południowo-wschodniej Europy. Walka konkurencyjna, jaka się o to zaplecze rozegrała, dotyczyła głównie portów p. o. c. i niemieckich portów Bremy, Hamburga i Szczecina jak i włoskiego Triestu. W walce tej nasze stawki kolejowe konkurowały z stawkami taryf tranzytowo-dowozowych węgierskich, austriackich i czechosłowackich o ładunki z portów niemieckich, idących koleją do Regensburga, a stamtąd Dunajem do krajów naddunajskich i dalej Morza Czarnego. Mimo tych łamanych transportów kolejowo-wodnych walka konkurencyjna dotychczas toczyła się głównie w dziedzinie taryf kolejowych, a że jej wyniki przedstawiają się korzystnie dla portów polskich, zawdzięczamy głównie temu, że koleje polskie, których koszty własne są niższe niż koszty kolei niemieckich, mogły transportom tym udzielać ulg wydatnych. Wprawdzie koleje niemieckie, przez przyjęcie polskich stawek (Auslobung) podtrzymy-

wały tę konkurencję, jednak na dłuższą metę nie zniosłyby tego stanu. Obroty tranzytowe naszych portów, mimo niemieckich „taryf wyrównawczych" z roku na rok wzrastały. I w ostatnim roku 1937, do zwiększenia się obrotów portów, polskiego obszaru celnego, wydatnie przyczynił się rozwój przewozów tranzytowych. Ogólnie biorąc, wzrost tranzytu w naszych portach w ub. roku obliczać można na 25,30%. Szczególnie silnie zwyżkowały przewozy w obrocie z Rumunią i Węgrami. Również pomyślne rezultaty wykazują transporty czechosłowackie, jak i tranzyt austriacki.

Niemieckie porty, przegrywając kampanię taryfowo - kolejową polską, szukają rozwiązania na innej platformie, mianowicie wysuwając konkurencyjną drogę wodną — projektowane połączenie Dunaju przez Łabę z Odrą oraz przyspieszając budowę już rozpoczętych połączeń wodnych ku Dunajowi, t. j. kanału Ren-Men-Dunaj, i Ren-Neckar-Dunaj. Już poprzednio starano się odciążyć ruch idący z Czechosłowacji na Gdynię przez propagandę drogi wodnej, jaką stanowi Łaba, oraz przez niskie, a w transporcie wodnym łatwiejsze do zastosowania taryfy, co przyznać należy, częściowo się udało. Próbna ta walka, wykazująca znaczenie drogi wodnej winna zwrócić naszą uwagę na bezpośrednio nam zagrażające, połączenie Dunaj—Odra—Łaba, co stworzyłoby tanią i krótką drogę zaplecza środkowoeuropejskiego i dalszego do Szczecina. Droga ta, według obliczeń niemieckich, pozwoliłaby na obniżenie kosztów transportu o ca 60%, w porównaniu z kosztami kolejowymi. Wówczas, przyznać należy, trudno byłoby podjąć kolejom polskim konkurencję z tą drogą. Oznaczałoby to zagrożenie, a może i utratę zdobytych przez porty polskie, tranzytów środkowej i południowo-wschodniej Europy, co więcej, stanowiłoby to poważne niebezpieczeństwo dla towarowego ruchu przez Konstancę, między portami polskimi, a portami Bliskiego Wschodu, ruchu, korzystającego również z ulg taryfowych kolei polskich. Niebezpieczeństwo to staje się realne — projekt kanału Dunaj—Odra jest obecnie tematem żywego zainteresowania sfer gospodarczych i technicznych, zarówno Niemiec jak i Czechosłowacji, zainteresowanej w jego powstaniu może w większej mierze niż Niemcy, już zaprzątnięte budową połączenia Renu z Dunajem. Stworzony komitet budowy kanału Dunaj—Odra wraz z udziałem delegacji niemieckiej, czechosłowackiej i węgierskiej ustalił trasę kanału biegnącego na przestrzeni 300 klm (240 klm na terytorium C. S. R.) linią Bogumin —Prerów i rzeką Morawą do Dunaju. Dalszym ciągiem tego kanału, dostępnego dla statków 1.000 t. ma być odgałęzienie do Łaby.

Centrum przeładunkowym ma zostać Morawska Ostrawa. Pozwoli to na stworzenie warunków taniego importu rud z Północy i eksportu czeskiego w kierunku na Szczecin, Hamburg oraz do krajów M. Ententy dalej, na Bliski Wschód. W memorandum złożonym Prezydentowi C. S. R. w którym uzasadniono gospodarczą potrzebę projektowanego kanału m. in. wysunięto ten argument, że taryfy transportowe zostaną obniżone o 30—40% w stosunku do obecnych taryf kolejowych, co pozwoli na podniesienie zdolności konkurencyjnej na rynkach zagranicznych, ważne, wobec niemożności obniżenia kosztów surowca i pracy. Realizacja kanału oznacza potanienie transportu do Francji, Belgii, Holandii, Państw Północnych, Niemiec, Węgier, Państw Bałkańskich i Małej Ententy, oraz zwiększenie dochodów z transportów tranzytowych. Ładunki, jakie są brane pod uwagę, dotyczą głównie rudy, węgla, koksu i żelaza.

Jak z tego spodziewać się należy — niebezpieczeństwo dla ładunków tranzytowych, idących z tego obecnie zaplecza, naszych portów jest poważne. Równie poważnie zagrożone są nasze produkty na tych rynkach zbytu. I tutaj decydujący głos zabrać musi nasza polityka komunikacyjna, szczególnie inwestycyjno-komunikacyjna, która swą działalność musi dopasować do zmienionej sytuacji i przyspieszyć realizację inwestycyj komunikacji wodnej. Wysuwa się tu na pierwszy plan, niezwykle popularne w Polsce, połączenie Bałtyku z Morze Czarnym, na linii więcej odpowiadającej interesom Polski i na własnym terytorium, przez połączenie Dniestru i Prutu z Wisłą. Połączenie to, według słów najlepszego polskiego znawcy dróg wodnych śródlądowych, prof. Matakiewicza, hołdującego zasadzie „Polityka dróg wodnych śródlądowych jest zarazem polityką dróg portów morskich". Projekt ten ma tę wyższość nad projektami czesko-niemieckimi, że jest to droga znacznie krótsza, a więc i tańsza, co oczywiście pociągnęłoby większość transportów zachodniej Europy. Ujemną jego stroną jest to, że o realizacji można mówić dopiero po uregulowaniu magistrali naszych dróg wodnych — Wisły, która jest najważniejszą częścią wysuwanej drogi, mającej łączyć dwa morza. **To też jedynym, realnym posunięciem, w kierunku własnego połączenia tych dwu mórz jest jaknajwcześniejsze rozpoczęcie regulacji całej Wisły, najważniejszej magistrali dwu portów polskiego obszaru celnego.** Ułatwiłoby to sytuację portów polskich, które przecież w ustaleniu się kierunkowości ruchu towarowego z krajami zamorskimi oraz w układzie stosunków między portami niemieckimi i włoskimi, bo i te, zwłaszcza Triest, walczą o to zaplecze, już odegrały poważną, a nawet dominującą rolę. W walce tej porty polskie zyskały bardzo dużo — jednakże zadania ich nie są jeszcze spełnione, poprzeć je powinny w obecnej nowej sytuacji zarówno koleje, jak i drogi wodne — bezkonkurencyjny środek transportu ładunków masowych. Stanowimy bowiem, dzięki warunkom geopolitycznym naturalny kierunek dla ruchu tranzytowego towarów z krajów północy i południowego wschodu. Świadczą o tym zresztą cyfry, stale się zwiększającego przewozu towarów tego zaplecza przez nasze porty, czemu nie są w stanie zapobiec obce czynniki kolejowe i portowe. Nie powinno to jednakże być połączone dla nas ze zbyt dotkliwymi ofiarami, jakie zwłaszcza będą konieczne wobec konkurencyjności dróg wodnych, chyba, że i porty polskie skolei wyzyskają ten środek walki o zaplecze.



Magazyn w wolno-cłowej strefie w budowie

# 20-lecie niepodległej Estonii

Dnia 24 lutego nasza bałtycka sąsiadka, Estonia, obchodzi dwudziestoletni jubileusz swej niepodległości. Kraj ten stanowi najdalej na Wschód wysuniętą placówkę kultury europejskiej w stosunku do eurazjatyckiej Rosji sowieckiej. Oparta na południu o jedynego (poza Sowietami) sąsiada lądowego Łotwę — ma Estonia na przestrzeni zgórą trzech tysięcy kilometrów — już tylko granicę morską, sąsiadując w ten sposób z państwami, położonymi nad brzegami Bałtyku, a więc i z Polską. Jeden z naszych szlaków morskich — Gdynia—Helsinki prowadzi po przez estońską stolicę — Tallinn.

Gdy zbliżamy się od strony morza do portu tallińskiego mijamy szereg większych i mniejszych wysp i wysepek, z których dwie u wejścia do zatoki tworzą coś w rodzaju „Gibraltaru" z groźnie wysuniętymi paszczami armat nadbrzeżnych fortyfikacyj. W miarę zbliżania się do portu zarysowują się na horyzoncie smukłe wieże tallińskich świątyń i ciężkie baszty średniowiecznych murów obronnych tego miasta. Wąskie i kręte uliczki prowadzą wgłąb starego Tallina, nad którym panuje — na wysokim wzgórzu Zamek. Zarówno średniowieczne mury tego zamku, jak i okalające go fortyfikacje i bramy wjazdowe zachowały się do dziś dnia w stanie doskonałym. Ze wzgórza rozpościera się przepiękny widok na miasto, port i zatokę. Tallinn — zwany przez entuzjastów perłą Bałtyku, zasłużył sobie na to miano nietylko ze względu na piękno architektury ale i na walory swego portu. Jest to jeden z największych i najlepiej urządzonych portów handlowych w tej części morza Bałtyckiego. Odgrywał on wielką rolę w obrocie handlowym dawnej Rosji, a i dziś przechodzi przez Tallinn prawie $^{2}/_{3}$ całego zagranicznego obrotu towarowego Estonii. O Tallinnie — jako porcie — pisaliśmy już nieraz, w miarę bowiem rozszerzania się i pogłębiania kontaktów gospodarczych między Polską i Estonią coraz bardziej ożywia się współpraca portów naszych z portami estońskimi. W szczególności znaczną poprawę wykazał rok ubiegły, w którym wzajemne obroty towarowe w porównaniu do roku 1936 wzrosły prawie dwukrotnie. Zawdzięczać to należy nowozawartemu układowi kontyngentowemu, który w maju 1937 r. uzupełniony został dodatkowym protokułem. Jeżeli chodzi o zbliżenie gospodarcze obu państw, to należy podkreślić wydatną rolę, jaką w tym kierunku odegrała utworzona w Tallinnie estońsko-polska Izba Handlowa, obejmująca wybitnych przedstawicieli estońskiego życia gospodarczego.

Polska ma w Estonii wielu przyjaciół we wszystkich sferach. To też wszelkiego rodzaju rokowania odbywają się zawsze w atmosferze wyjątkowej życzliwości, wzajemnego zrozumienia i szczerych chęci osiągnięcia pozytywnych rezultatów. Obserwujemy to zarówno na odcinku gospodarczym, jak i w dziedzinie współpracy kulturalnej oraz politycznej. Estończycy nie manifestują nigdy swej przyjaźni głośno i szumnie, są oszczędni w słowie i oszczędni w komplementach, ale zato trwali w przyjaźni. Naród bez analfabetów, państwo, które nie zna klęski bezrobocia — co więcej, — sprowadza nawet robotników z zagranicy, w tej liczbie i z Polski. Estonia nie zmarnowała dwudziestoletniego okresu swej niepodległości — założono w tym czasie mocne fundamenty gospodarki narodowej, opierając się całkowicie na warstwie rolniczej, stanowiącej trzon społeczeństwa w tym kraju. Ponieważ wyniki pracy rolnika decydują o dochodoach państwa, to też państwo otacza sfery rolnicze specjalną opieką, starając się zapewnić rentowność gospodarki i stwarzając cały szereg ulg i ułatwień. Dzięki tego rodzaju polityce gospodarczej rolnik estoński wciągnięty został w orbitę życia ekonomicznego kraju i stał się aktywnym czynnikiem w wewnętrznym obrocie towarowym. Dlatego też fabryki estońskie nie skarżą się na brak zbytu, miasta nie cierpią plagi bezrobocia, a kasa państwowa realizuje budżety z nadwyżką. Na jedną jeszcze okoliczność należy tu zwrócić uwagę, a mianowicie, że estończycy są narodem bardzo pracowitym i oszczędnym, może dla tego właśnie udało im się tak łatwo stosunkowo pokonać kryzys, który dla Estonii nie był przecież łaskawszy niż dla państw innych.

Poważne i bardzo pozytywne rezultaty osiągnięto również w zakresie stabilizacji stosunków wewnętrznych. Doniosłym pod tym względem był rok ubiegły, przyniósł on mianowicie zmianę konstytucji, utworzenie dwuizbowego parlamentu oraz powołanie do życia szeregu zrzeszeń zawodowo - korporacyjnych. Najważniejsze oczywiście znaczenie posiada zmiana konstytucji. Mankamentem dawnej konstytucji były proporcjonalne wybory i niezbyt wyraźne określenie roli prezydenta państwa. Zasada wyborów proporcjonal-



Tallinn — Aleja Basztowa

nych przyjęta była jako największa zdobycz współczesnej demokracji — w praktyce okazało się jednak, że zasada ta w warunkach estońskich, przy przewadze elementu rolniczego jest nie do utrzymania — ogranicza bowiem swobodę wyborców i nie zapewnia kontaktu z wybranymi posłami. Jeżeli chodzi o urząd prezydenta, to — w myśl pierwszej konstytucji — wysoki ten urząd złączony był początkowo ze stanowiskiem premiera. Przy zmianie rządu następowało również przesilenie na stanowisku prezydenta państwa. Dość prędko zrozumiano, że tego rodzaju skojarzenie najwyższych urzędów nie może zapewnić stałości kierownictwa sprawami państwa, zarówno w zakresie wewnętrznym, jak i w dziedzinie polityki zagranicznej. Próbowano ten stan zmienić, ale dla zmiany konstytucji potrzebna była zgoda narodu, wyrażona w formie referendum. Przeprowadzone w tej sprawie dwukrotne głosowania nie dały rezultatu, gdyż zabrakło potrzebnej do zmiany konstytucji liczby głosów. Wreszcie w październiku 1933 r. uzyskał w referendum większość projekt kombatantów, zapewniający prezydentowi dyktatorską nieomal władzę z prawem absolutnego veta oraz z nieograniczonym prawem dekretowania. Nowy stan rzeczy okazał się również dla warunków estońskich nieodpowiednim, zważywszy, że mamy tam do czynienia z elementem kulturalnym, wysoce patriotycznym i lojalnym. Prezydent p-wa K. Paets, z którego imieniem ściśle związana jest historia odrodzonej Estonii podjął samorzutnie inicjatywę w kierunku zapewnienia krajowi ustroju parlamentarnego, opartego na zdrowych zasadach demokratycznych, ale jednocześnie gwarantującego t r w a ł o ś ć kierownictwa nawą państwową. Projekt ten popierany przez wodza naczelnego gen. Laidonera uzyskał aprobatę ze strony społeczeństwa i znalazł następnie wyraz w nowej konstytucji, którą uroczyście proklamowano w dniu 1 stycznia r. b. Na podstawie nowej konstytucji prezydent wybierany jest w powszechnym głosowaniu na okres 6-letni, parlament składa się z dwóch izb i wybierany jest na 5 lat. Pierwsza izba składa się z 60 posłów, wybieranych w głosowaniu powszechnym, druga z 40, przyczym 30 stanowią przedstawiciele związków zawodowych, samorządów i organizacji, a 10 mianuje prezydent republiki. Prezydent ma prawo rozwiązania parlamentu, wydawania dekretów, zmiany rządu i t. d. Nowa konstytucja estońska idzie wyraźnie w kierunku wzmocnienia prerogatyw władzy wykonawczej w państwie, a dając szerokie uprawnienia prezydentowi umożliwia skuteczne przeciwdziałanie wszelkim przejawom przerostu parlamentaryzmu i zbyt wybujałego partyjnictwa.



Naród estoński i tym razem wykazał, że mimo 700-letniej niewoli posiada pełną dojrzałość polityczną i mocną wolę stabilizacji stosunków we własnym kraju. Okres 20-lecia zamyka Estonia bilansem dodatnim, tak w dziedzinie gospodarczej, jak i politycznej.

**St. Stok**

# Gdynia — miasto portowe



Komisarz Rządu mgr Fr. Sokół

KOMISARZ Rządu mgr F. Sokół, na dorocznej konferencji prasowej, gdzie byli obecni naczelnicy wydziałów Komisariatu i kierownicy przedsiębiorstw miejskich, poinformował wyczerpująco o obszernych osiągnięciach w każdej dziedzinie gospodarki miejskiej, naszej stolicy nadmorskiej, wzrastającej równocześnie z rozwojem portu.

Osiągnięcia te, często z wielkim wysiłkiem realizowane, przyczyniły się do usprawnienia życia gospodarczego miasta portowego i zaspokojenia potrzeb mieszkańców.

Obecnie Gdynia jest do tego stopnia wyposażona, że całkowicie zaspakaja wymagania kulturalnego miasta.

W jaki sposób Komisariat Rządu, jako władza miasta do tego doprowadził, podajemy na dalszych szpaltach.

W dziale kulturalnym utworzony został przy Komisariacie Rządu wydział kultury i oświąty, na czele którego stanął znany działacz L. M. i K. dr. Michalski. Rozpoczynając swoją działalność na tym odpowiedzialnym stanowisku, dr. Michalski, który chcąc być odpowiednio przygotowany, udał się do Ameryki, aby tam zwiedzić ośrodki społeczno-oświatowe i organizacyjne.

Głównym zadaniem wydz. kultury i oświaty będzie fachowe przygotowanie pracowników portowych i w ogóle młodych sił fachowych dla handlu zagranicznego.

Podczas swego pobytu w Ameryce dr Michalski nawiąże kontakt z tamtejszą Polonią w celu wymiany kształcącej się młodzieży. Polonia zagraniczna, w obecnym układzie sił i stosunków międzynarodowych, to najpewniejszy i najsolidniejszy odbiorca zagraniczny. A nawiązanie kontaktu młodzieżowego, tych, którzy kiedyś będą prowadzili ten handel zagraniczny, jest sprawą nie tylko Gdyni — miasta i portu, ale sprawą całej Polski. I akcja ta Komisariatu Rządu uzupełni poczynania odpowiednich władz w tym kierunku.

## Inwestycje Tow. Budowy Osiedli (T. B. O.) w roku 1937

Pilny rozwój miasta Gdyni, idący równolegle z stałym i szybkim rozwojem portu, wytworzył specjalne, niespotykane w innych miastach, warunki dla budownictwa mieszkaniowego.

Całkowity prawie brak stałych osiedli robotniczych w Gdyni, spowodował, że T. B. O. w porozumieniu z Tow. Osiedli Robotniczych w Warszawie stale pracuje nad tym, aby brakowi temu zaradzić. Specjalna komisja terenowa rzeczoznawców, delegowana do Gdyni przez Min-wo Spr. Wewn. wskazała na tereny, które przeznaczone powinny być pod budowę osiedli robotniczych. Ponadto ustalony został program na 10 lat, przewidujący budowę rocznie 600 mieszkań robotniczych 2-u izbowych, w domkach pojedyńczych na parcelach i w domkach zbiorowych. Przy realizacji tego programu w ciągu dziesięciu lat m. Gdynia osiągnie 6000 kulturalnych mieszkań stałych, dla ok. 25.000 robotników.

Niestety realizacja tego programu i likwidacja jednej z największych bolączek miasta portowego Gdyni, t. j. braku mieszkań najmniejszych nie może być uskutecznioną tylko w ramach T. B. O. z powodu braku funduszy potrzebnych na ten cel. Aby wybudować rocznie 600 mieszkań, każde á zł 5.000.— potrzeba rok rocznie 3.000.000 zł. Tymczasem kredytów T. O. R. otrzymało: w r. 1936: = 175.000.— zł i 1937: = 605.000.— zł gotówką oraz 375.000.— zł promesą płatną w r. 1938.

W realizacji tego programu współpracują również: Z. U. S., który zaczął budować już 7 bloków mieszkaniowych, oraz kolej i poczta. W ten sposób program budowy zakreślony przez T. B. O. będzie wykonany. W r. 1937 przybyło 600 takich mieszkań, a w 1938 r. program ten będzie nawet przekroczony.

Pierwsze domki robotnicze powstały w dzielnicy Redłowo, wykonano do roku 1934 włącznie: 3 serie domów: przy ul. Hetmańskiej; 5 domów bliźniaczych 2 mieszkaniowych, po 5 izb i 10 domków wolnostojących. Zarówno domki bliźniacze, jak i wolnostojące usytuowane są na parcelach przeznaczonych pod ogródki. Ponadto w r. 1936/37 dla podkreślenia właściwego akcentu, w jakim winna pójść zabudowa Redłowa, wybudowano 10 domków bliźniaczych przy ul. Wojewódzkiej.

Niezależnie od akcji opisanej już wyżej zaprojektowano budowę 2 bloków dla pracowników umysłowych przy ul. Gdańskiej, któreby dały około 200 mieszkań, z przewagą dwupokojowych i jednopokojowych i byłyby przeznaczone dla najniższych sfer urzędniczych, tudzież gażystów wojskowych, za których mieszkania gmina wykłada rok rocznie znaczne sumy ze swego budżetu. Plan sfinansowania tego osiedla nie jest jeszcze gotów, — z uwagi na duży koszt osiedla (około 2 milionów) oraz trudność w uzyskaniu niskoprocentowanego kredytu.

W dzielnicy Witomino w r. 1937 oddano do zamieszkania 52 bliźniaczych domów robotniczych, które są sprzedawane na własność robotnikom, nie zarabiającym ponad 250 zł miesięcznie.

Każda połowa domu bliźniaczego posiada 400—600 m² parceli pod uprawę jarzyn, i zawiera: sionkę, kuchnię, pokój mieszkalny z wnęką sypialną, w. c., spiżarnię, piwnicę i strych. Powierzchnia tych mieszkań wynosi 52 m² wg. norm T. O. R.

Całość budowy została wykonana systemem półgospodarczym t. j. wszystkie zasadnicze materiały budowlane zakupiło T. B. O., natomiast wykonanie robocizny powierzono przedsiębiorstwu.

Również w dzielnicy Witomino oddano w sierpniu 54 domy robotnicze i dom społeczny z przedszkolem, czytelnią i sklepem spółdzielczym.

Osiedle to posiada 5.404 m² jezdni szosowanych (uliczki mieszkaniowe) z chodnikami, połączone jest 1.161 mb rur wodociągowych z siecią miejską, posiada 851 mb lokalnej kanalizacji sanitarnej z dwoma osadnikami biologicznymi. Całość jest oświetlona ulicznymi lampami miejskiej elektrowni.

Całkowity koszt osiedla robotniczego Witomina o kub. 13.847.20 m³
= 332.617.95 zł.

**REDŁOWO**

Przy ul. Wojewódzkiej zostało wybudowanych 20 domków bliźniaczych jednopiętrowych, na parcelach o powierzchni około 600 m².

Domy te są przeznaczone dla pracowników umysłowych, przy czym każda połowa z parcelą, stanowi oddzielną własność hipoteczną.

**Dla uzyskania efektu kolorystycznego ulicy, każdy dom został otynkowany w innym pastelowym odcieniu i odpowiednio, dla każdego odcieniu tynku, został dobrany kolor malowania olejnego, okien i drzwi od strony zewnętrznej.**

Kubatura całego osiedla wynosi
18.428.20 m³.

**Całkowity koszt osiedla brutto**
= 478.902,63 zł.

**GRABÓWEK**

**Jako następny etap zaspokojenia robotników potrzebujących mieszkania, T. B. O. rozpoczęło w miesiącu sierpniu 1937 r. budowę trzech bloków mieszkalnych** przy ul. Morskiej w pobliżu portu i stacji towarowej. Mieszkania te przeznaczone są dla tych robotników, których dochody miesięczne nie przekraczają 250.— zł. Mieszkania te są o powierzchni 36 m², zawierają duży pokój mieszkalny, kuchnię, W. C., ppokój i wbudowaną szafę , piwnicę, wspólną pralnię i strychy. W jednym z bloków jest centralne kąpielisko, sala zebrań, czytelnia, biblioteka, przedszkole.

Dotychczasowy koszt wynosi około 600.000.— zł, wobec preliminowanych 750.000.— zł za 50% robót wykonanych.

W budowie jest blok IV o kubaturze 19.092 m³, którego parter należeć będzie do Funduszu Pracy.

**ZBROJENIA NA REDŁOWIE ULICE**

W r. 1936-1937 wykonano następujące ulice:

Kasztelańska (nr 308)
długość odcinka 230.00 mb.
Wojewódzka (nr 309)
długość odcinka 275.00 mb.
Narutowicza (nr 314)
długość odcinka 178.00 mb.
Ułożono kostki III kl. 3.185 m²
ułożono płyt chodnikowych 1.348 m²
ustawiono krawężników 1.339 m²

Powyższe roboty łącznie z robotami ziemnymi wykonano kosztem 63.371.97 zł.

Jako dalszy program przygotowania terenów do sprzedaży i zabudowania, wykonano całkowicie roboty ziemne ul. Senatorskiej długość odcinka 240.00 mb, przedłużenie ul. Narutowicza (Nr 314)

140.00 mb. Z wykopów tych ulic wykonano część nasypu (około 70 mb.) ul. Dowborczyków.

Roboty te wykonano kosztem 5.500.— zł.

Ponadto rozpoczęto wspólnie z Gminą i B. G. K. finansowanie zbrojeń, wykonywanych przez odpowiednie komórki Komisariatu Rządu, na ulicach: 1. Gdańska, 2. Murmańczyków, 3. Peowiaków, 4. Strzelecka, 5. Harcerska celem otwarcia tych terenów do sprzedaży. Dalsze intensywne zbrojenie Redłowa jest niemożliwe, z braku odpowiednich środków na ten cel.

**INWESTYCJE W MAJĄTKU „SUCHY DWÓR"**

Majątek „Suchy Dwór" został nabyty w całości z rąk niemieckich po cenie 8 groszy za m², celem zapoczątkowania odpowiednich rezerw terenowych. Szczupłość środków miasta i T. B. O. nie pozwala w tempie zadawalniającym iść dalej w kierunku przysparzania dostatecznych terenów.

Bliskość miasta Gdyni, będącego bardzo chłonnym rynkiem wszelkich produktów żywnościowych oraz specjalny charakter T. B. O. jako właściciela majątku z uwagi na stosunek do wytycznych, ustalonych przez Komisariat Rządu dla należytej aprowizacji ludności Gdyni, nakazało T. B. O. zmianę istniejącej w chwili nabycia majątku gospodarki.

Zmiana ta pójdzie w kierunku wzmożenia gospodarki mlecznej, zaprowadzenia warzywnictwa i podniesienia innych dziedzin gospodarczych.

# Inwestycje Zakładów Wodociągów i Kanalizacji m. Gdyni w r. 1937/38

Ogólny program inwestycyjny Z. W. i K. w r. 1937 zamyka się, bez zakupu inwentarza i wodomierzy, sumą zł 901.140.—.

Wykonano: budowę 7.2440 mb sieci wodociągowej z rur żeliwnych o średnicy od 80 do 200 bb. za zł 222.500.—, 6.320 mb kanałów sanitarnych z rur kamionkowych o śred. 250 mm. za zł 301.140.—, 4.955 mb kanałów deszczowych z rur betonowych o śred. od 400 do 1000 mm. za zł 237.000.—, budowę stacji przepompowywań ścieków sanitarnych Nr 2 dla Kam. Góry wraz z ustępami publicznymi na sumę zł 95.000 i budowę hydroforu dla Górnego Redłowa kosztem zł 42.000.—. Całość sumy inwestowanej otrzymuje Z. W. i K. od Gminy m. Gdyni w formie dotacji.

Inwestycje te pokrywa Gminie:

1) Fundusz Pracy w wysokości ok. zł 561.706,23, w formie pożyczki gotówkowej zł 412.500. —i kredytu materiałowego na zł 149.206,23;
2) B. G. K. i T. B. O. w wysokości zł 41.000.— na pokrycie uzbrojenia terenów na Redłowie przy ul Gdańskiej;
3) T. B. O. w wysokości zł 42.000.— na pokrycie budowy hydroforu;
4) Gmina miasta Gdyni — resztę sumy.

Na wykonanie tego wielkiego programu potrzeba było ca 59.000 robotodniówek, a przeciętne dzienne zatrudnienie, w miesiącach największego natężenia pracy, t. j. czerwcu, lipcu i sierpniu, wynosiło ok. 400 ludzi.

O ile chodzi o wodociąg, to uwzględniono w tym roku przede wszystkim Kam. Górę i Redłowo, procentowo przypada na te dwie dzielnice prawie 90% ilości wodociągów, a pozostałe 10% przypada na śródmieście i inne dzielnice, jak Grabówek i Oksywie.

Na Kam. Górze wymieniono w tym roku w dalszym ciągu część starego wodociągu w ul. Lipowej, wykonanego przez Tow. Kąpieli Morskich, a nie nadającego się do dalszej eksploatacji z powodu nieszczelności i nieodpowiedniego przekroju. Nowy wodociąg otrzymały w tej dzielnicy ulice: Wincentego Pola, Zaleskiego, Syrokomli, część Ujejskiego i Kopernika, a ul. Legionów poprowadzono magistralę o śr. 150 mm. od ul. Marsz. Piłsudskiego do ul. Ujejskiego dla zwiększenia ciśnienia i stworzenia lepszego obiegu w tej wysoko położonej części miasta.

Na Redłowie rozbudowa wodociągu nastąpiła głównie w związku z budową hydroforu dla Górnego Redłowa. Jako ciąg zasilający hydrofor, wykonany jest rurociąg o śred. 200 mm. w ul. Redłowskiej od ul. Gdańskiej, który w przyszłości połączony będzie z główną magistralą o śred. 300 mm., prowadzącą ze zbiornika gdyńskiego do Orłowa. Z hydroforu prowadzony jest jeden ciąg o śred. 150 mm ulicą Dowborczyków, zasilający tereny T. B. O. na wysokim Redłowie, jak ul. Kasztelańską, Wojewódzką i t. d., a drugi rurociąg przechodzi ul. Redłowską i Kopernika na ul. Powstania Styczniowego, na teren nowych koszar.

Wykonano 12 nowych studzienek publicznych w tym: na Obłużu i Pogórzu 7 nowych, w Małym Kacku 2, Oksywiu 1, Grabówku 1 i w śródmieściu 1.

W śródmieściu otrzymały wodociąg: ul. 3 Maja (od Starowiejskiej do Mościckich), otwarta w związku z budową Hali Targowej, ul. Słowackiego, Batorego i część Mościckich.

Z ogólnej ilości sieci sanitarnej przypada 40% na Redłowo, a więc ulice: Wojewódzka, Kasztelańska, Narutowicza, Legionów (od ul. Harcerskiej do Bajończyków) i uzbrojenie terenów B. G. K. i T. B. O. przy ul. Gdańskiej, Murmańczyków i Peowiaków.

Na Kamienną Górę przypada 37%; są to kanały, wykonane w związku z budową stacji przepompowań ścieków przy Domu Zdrojowym, a więc w ulicach: Bolesława Prusa, Ejsmonda, Winc. Pola, Krasickiego, Korzeniowskiego i Marsz. Piłsudskiego — od Krasickiego do stacji przepompowań. Poza tym wykonany został kanał w części ul. Mariackiej, ul. Kopernika i Ujejskiego do ul. M. Reja.

Na Działki Leśne przypada 10% (ul. Pomorska, Szczecińska, część Tatrzańskiej), na śródmieście 5% (ul. 3-go Maja, Batorego, Słowackiego), na Grabówek 8% (ul. Morska aż do Leszczynek).

Odnośnie do sieci deszczowej, to gros robót bo aż 60% wykonano w tym roku w Orłowie i Małym Kacku; na terenach podmokłych, gdzie poziom wód gruntowych leży prawie pod powierzchnią terenu, kanały te służą jednocześnie jako dreny dla odwodnienia terenów. Kolektor o śred. 100 mm wykonano w ul. Wielkopolskiej od torów poprzez ul. Gdańską do rz. Kaczej. Kanał ten ujmuje wody deszczowe ze zlewni ok. 40 ha, od ul. Wrocławskiej aż do rz. Kaczej i zabezpiecza przed zalaniem terenu, leżącego w kotlinie przy ul. Akacjowej i Limbowej. W ulicy Małopolskiej i Żmudzkiej wykonany został kanał deszczowy o śred. 1000 mm i 900 mm dla odprowadzenia wód ze zlewni ok. 100 ha, ograniczonej z jednej strony działem wód między Wielkim i M. Kackiem, a z drugiej strony ul. Kurpiowską. Kolektor ten odprowadza wody deszczowe po najkrótszej drodze do rz. Kaczej, która w tym celu została specjalnie pogłębiona przez Wydział Techniczny Komisariatu Rządu dla uzyskania odpowiedniego spadu kanału.

Równolegle do tego kolektora założone są dreny kamionkowe dla obniżenia stanu wód gruntowych do poziomu dna kanału.

Kanał deszczowy uzyskał Plac Flory dla odprowadzenia wód z za torów kolejowych, rurociągiem krytym aż do przepustu w ul. Gdańskiej; stamtąd wody deszczowe odprowadzone są rowem otwartym, wzdłuż ul. Orłowskiej aż do Czerwonego Dworu, skąd w dalszym ciągu kanałem zamkniętym odchodzą do rzeki Kaczej — w ten sposób zabezpieczone są przed zalaniem łazienki nad morzem. Poza tym kanał deszczowy uzyskały ulice: Olchowa, Świerkowa, Akacjowa, część Limbowej, Głogowska i część Lipnowskiej.

Z innych dzielnic przypada na śródmieście 5% kanałów deszczowych (ul. Władysława IV-go i przy Św. Janie), na Kam. Górę 9% (ul. Legionów i część Ujejskiego), na Grabówek 15% (ul. Kalksztajnów i Sambora) i na Redłowo 11% (w związku z uzbrojeniem terenów B. G. K. i T. B. O. przy ul. Gdańskiej).

Stacja przepompowań ścieków Nr 2 dla Kamiennej Góry przy Domu Zdrojowym, służy dla podnoszenia ścieków w tej części Kam. Góry, której zlewnia o pow. ok. 60 ha ograniczona jest działem wód, biegnącymi z jednej strony równolegle do ul. Lipowej, z drugiej strony równolegle do ul. Ujejskiego. Ścieki z tego obszaru spływają grawitacyjnie do stacji przepompowań ścieków, skąd podnoszone będą do wysokości 25 m. ciągiem tłocznym z rur żel. śred. 200 mm., ułożonym w ul. Marsz. Piłsudskiego i Krasickiego do ul. Legionów, a stamtąd grawitacyjnie odprowadzone zostaną na stację oczyszczania ścieków, na molo rybackim.

Dwie pompy odśrodkowe o wydajności 30 l/sek. każda, włączać będą się automatycznie za pomocą urządzeń pływakowych, w miarę napełniania się zbiornika o pojemności 20 m³.

Przy stacji przepompowań, wykonane zostały ustępy publiczne.

Cały obiekt ogrzewany jest gazem.

Hydrofor dla Górnego Redłowa podnosi ciśnienie w sieci, na terenach leżących powyżej 60 m. nad poziomem morza, a więc tam, gdzie ciśnienie ze zbiornika gdyńskiego już nie dochodzi, względnie jest niższe niż 1 atmosfera. Hydrofor zasila obszar o powierzchni ca 90 ha. Całe urządzenie jest z automatyzowane i pompa o wydajności 34 m³ (godz. 9,4 litra/sek) włącza się samoczynnie w miarę spadku ciśnienia.

# Praca M. Z. E.

Ubiegły rok zaznaczył się w ogólnym bilansie gospodarczym M. Z. E. dalszym i niesłabnącym wzrostem zarówno ilości nowodołączonych konsumentów, jak też i ilości sprzedanej energii elektrycznej.

Mimo nieco osłabionego, w porównaniu z rokiem 1936, tempa rozbudowy miasta, ogólna ilość zainstalowanych na sieci M. Z. E. liczników wzrosła bardzo znacznie, osiągając na dzień 31. 12. 37 **17250** liczników, wobec 7380 liczni-

ków w r. 1934, 10468 liczników w r. 1935, 14000 liczników w r. 1936.

Osiągnięte wyniki wskazują na to, że wysiłki M. Z. E. w kierunku jaknajszerszej elektryfikacji swego obwodu zasilania osiągają pozytywne rezultaty, gdyż tempo przyrostu ilości zainstalowanych liczników należy przypisać nie tylko dołączeniu przybywających nowych mieszkań, lecz także zgłoszeniu się w charakterze konsumentów dawnych mieszkańców podmiejskich dzielnic i wsi, leżących na terenie zasilania, a dotychczas z energii elektrycznej nie korzystających.

Nie mniej korzystnie przedstawiają się za ub. rok dane dotyczące sprzedaży energii elektrycznej. Gdy bowiem
w r. 1934 sprzedano 2923.999 kWh
„ „ 1935 „ 3.511.436 „
„ „ 1936 „ 4.611.491 „
to sprzedaż energii
„ „ 1937 wyniosła 5.637.813 kWh
a więc w porównaniu z rokiem 1936 przyrost wyniósł 1.026.322 przeszło 22%. Z ogólnej ilości dostarczonych w roku 1937 przez M. Z. E. kWh, przypada 2.367.298 kWh t. zn. 42% na energię zużytą przez mieszkania prywatne i sprzedaną podług najkorzystniejszej dla konsumenta taryfy blokowej.

To też kategorii odbiorców poświęcają M. Z. E. swą szczególną uwagę przez prowadzenie jaknajbardziej liberalnej polityki taryfowej, której przejawem było m. in. wprowadzenie z początkiem ubiegłego roku IV-go bloku ze stawką 8 gr/kWh, dla posiadaczy warników. Dalszym przejawem tej polityki jest zjawisko stałego spadku średniej ceny jednej kilowatogodziny sprzedanej podług taryfy blokowej, która to cena wynosiła:

| | | |
|---|---|---|
| w roku 1934 | 41,4 | gr/kWh |
| „ „ 1935 | 38,2 | „ |
| „ „ 1936 | 33,6 | „ |
| „ „ 1937 | 31,8 | „ |

Interesującą jest również okoliczność, że na ogólną ilość mieszkań prywatnych przeszło 50% przypada na mieszkania małe 1-no izbowe i 1-no pokojowe, korzystające z najmniejszych kontyngentów droższych kilowatogodzin. I tak w ubiegłym roku zaliczonych było do kategorii mieszkań:

| | |
|---|---|
| 1-pokoj. i 1-izbowych | 51,4% |
| 2-pok. | 28,% |
| 3-pok. | 13,7% |
| 4-pok. | 4,1% |
| 5-pok. | 1,2% |
| 6-pok. i większych | 0,8% |

Zobrazowany powyżej wzrost zużycia energii elektrycznej należy przypisać nie tylko przyłączeniu nowych odbiorców, lecz w niemniejszej mierze także postępującej stale naprzód elektryfikacji gospodarstw domowych. Gdy bowiem ilość gospodarstw stosujących do gotowania elektryczności wynosiła z końcem 1936 r. 2.180, to na koniec ubiegłego roku cyfra ta wzrosła do 2.882.

W parze z przytoczonymi wynikami odnośnie zużycia energii elektrycznej i wzrostu ilości konsumentów, szły w ubiegłym roku inwestycje poczynione przez M. Z. E. nad rozbudową swych urządzeń technicznych. I tak w porównaniu z rokiem 1936 ogólna długość sieci rozdzielczych wysokiego i niskiego napięcia z wyłączeniem sieci oświetlenia ulicznego wzrosła z 215 km do 237 km. Długość zaś oświetlonych ulic powiększyła się o okrągło 18 km., przy czym poważny przyrost należy zanotować w ilości lamp dla oświetlenia ulicznego, gdyż ilość ta wzrosła z 1.179 lamp w roku 1936 do 1.549 sztuk w roku 1937. W szczególności nakładem znacznych kosztów oświetlono szosę gdańską do Orłowa, oraz szosę Śląską w kierunku Chylonii. Należy wreszcie zaznaczyć, że w ubiegłym roku przybyło na terenie uprawnienia M. Z. E. 6 nowych stacji transformatorowych, powiększając w ten sposób ogólną ilość stacji do 40.

# Działalność K.K.O. w Gdyni w roku 1937

Rok 1937 był dwunastym rokiem działalności K. K. O. miasta Gdyni. Wyraźna poprawa sytuacji gospodarczej w roku sprawozdawczym w przemyśle, handlu oraz w rolnictwie nie pozostała bez dodatniego wpływu na kształtowanie się stanu w instytucjach finansowych, a szczególnie w Komunalnych Kasach Oszczędności, które zdołały prawie że zlikwidować skutki długotrwałego kryzysu uporządkowując swoje aktywa, odbiła się również korzystnie w gdyńskiej K. K. O., czego wyrazem jest dalszy pomyślny rozwój wszystkich agend Kasy.

W porównaniu z rokiem 1936 wzrosły w roku sprawozdawczym ogólne obroty Kasy o 15 mil. do wysokości 257 mil. złotych.

Suma bilansowa wzrosła w r. 1937 o 1.400 tys. zł i wynosi łącznie z inkasem 12.891 tys. zł Obrót kasowy, który wyniósł 20% ogólnych obrotów — powiększył się w roku sprawozdawczym o 4.400 tys. zł do kwoty 52 mil. zł.




**WKŁADY OSZCZĘDNOŚCIOWE**

Gdy w roku 1936 zanotowano rozwój niektórych tylko agend Kasy, utrzymanie się sumy bilansowej na poziomie z roku poprzedniego oraz odpływ wkładów oszczędnościowych w wysokości 500 tys. zł, to w roku sprawozdawczym ruch oszczędnościowy kształtował się pomyślnie w następstwie czego wzrosły wkłady o 1 mil. złotych.

Nadmienić należy, że wzrost wkładów oszczędnościowych nastąpił mimo, że Gdynia jest terenem wybitnie spekulacyjnym, a jej mieszkańcy lokują swoje oszczędności przede wszystkim w budownictwie mieszkaniowym, w parcelach budowlanych i innych oraz niezależnie od ożywionego ruchu inwestycyjnego i dwukrotnej obniżki stopy procentowej o ½%.

Wzrost wkładów oszczędnościowych o tak poważną kwotę świadczy o tym, że Kasa cieszy się pełnym zaufaniem wśród szerokiego ogółu społeczeństwa gdyńskiego, które to zaufanie pogłębiło i ugruntowało się w wyniku utrzymywania przez Kasę wysokiego pogotowia kasowego i płynnych środków finansowych w bankach państwowych i komunalnych, co umożliwiło Kasie wypłacanie wkładów i lokat na każde zawołanie i bez wszelkich zastrzeżeń.

W roku sprawozdawczym przybyło Kasie 1.004 kont oszczędnościowych, do ogólnej cyfry na dzień 31. XII. 1937 r. — 7.631.

W zakresie gromadzenia oszczędności czyni Kasa daleko posunięte starania, by przyciągnąć jak największą ilość drobnych ciułaczy, gdyż tylko drobne i długoterminowe oszczędności stanowią jedyną platformę do ugruntowania i rozszerzenia trwałych podstaw finansowych Kasy.

Celem umożliwienia wkładcom korzystania z usług książeczek oszczędnościowych w szerszym zakresie niż dotychczas, zawarła K. K. O. w Gdyni z Komunalnymi Kasami Oszczędności st. m. Warszawy i pow. Krakowskiego w

Krakowie umowy o wzajemnym honorowaniu książeczek oszczędnościowych. Dalsze umowy z szeregiem innych Kas Oszczędności w różnych miejscowościach i uzdrowiskach Polski są w przygotowaniu.

### PROPAGANDA OSZCZĘDNOŚCI

Pojmując i doceniając znaczenie wychowawcze szerzenia zmysłu oszczędnościowego, szczególniej wśród młodzieży szkolnej, prowadzi K. K. O. w szkołach na terenie Wielkiej Gdyni intensywną propagandę. Wyniki tej akcji wyrażają się powiększeniem kont wkładów młodzieży szkolnej o 246 do 1646 kont na dzień 31. XII. 1937 r. Akcja w zakresie gromadzenia oszczędności objęła również wojsko, straż graniczną, pracowników kolejowych, stowarzyszenia o charakterze religijnym i społecznym, robotników, marynarzy statków handlowych oraz innych.

**Akcja kredytowa** w roku sprawozdawczym wyraża się kwotą 26.319.662,46 zł. Pomijając obrót akcji kredytowej Gminy miasta Gdyni na kwotę 12 mil. zł z tytułu specjalnego kredytu dyskontowego w B. G. K. w Gdyni, za gwarancją Skarbu Państwa — otrzymamy obrót akcji kredytowej w wysokości 14.319.662.46 zł, z czego przypada na grupy gospodarcze i społeczne jak niżej:

| | | |
|---|---|---|
| 1) Instytucje i związki komunalne | 3.588.800,— | 25,0% |
| 2) Przemysł i budownictwo | 4.011.305,20 | 28,0% |
| 3) Handel | 2.480.145.14 | 17,3% |
| 4) Rzemiosło | 1.289.351,35 | 9,0% |
| 5) Inne zawody (wł. nieruch. i t. p.) | 1.385.060,22 | 9,8% |
| 6) Wolne zawody adwokaci, lekarze i t. p.) | 653.759,05 | 4,6% |
| 7) Urzędnicy, duchowieństwo i wojskowi | 449.482.50 | 3,1% |
| 8) Rolnictwo | 175.245,— | 1,2% |
| 9) Na motoryzację | 286.514,— | 2,0% |
| Razem | 14.319.662,46 | 100% |

W roku sprawozdawczym zdyskontowano weksli w ilości 27.223 szt. czyli więcej o 5.185 szt. jak w roku 1936. Pożyczek terminowych udzielono 537, czyli mniej o 25.

Głównym działem operacyj kredytowych jest dział dyskontowy. Kredyty wspomnianego działu wynoszą 54,3% wszystkich kredytów i mają charakter wybitnie krótkoterminowy, zapewniając Kasie utrzymanie daleko idącej płynności. Kasa wykorzystując polepszenie się stopnia wypłacalności całego szeregu kredytobiorców oraz znacznego podniesienia się dochodu społecznego, przystąpiła w roku sprawozdawczym do energicznej windykacji nadmiernych kredytów dawniej udzielonych, upłynniając tym samym poważny odsetek zamrożonych kredytów hipotecznych i terminowych, nie niszcząc jednak licznych warsztatów pracy i szeregu placówek handlowych. Dłużnikom, mogącym się wykazać dobrą wolą w regulowaniu swych zobowiązań z lat ubiegłych — przyznała Kasa szerokie ulgi w spłacie oraz oprocentowaniu.

### WEKSLE PROTESTOWANE

W r. 1937 zaprotestowano weksli na sumę 320.000 zł. Były to weksle naogół finansowe, pochodzące ze sfer pracowników umysłowych, drobnego handlu, właścicieli nieruchomości, rzemiosła i innych. W tymże czasie wykupiono protestów na kwotę 340.000,— zł. Stan na dzień 31. XII. 37 r. wynosi 62.867,74 zł, czyli w stosunku do portfelu wekslowego 1,6%.

### ODDZIAŁY

Działalność Odziałów za jeden miesiąc w roku sprawozdawczym jest następująca:

| | | |
|---|---|---|
| a) stan wkładów: | | |
| 1) w Orłowie | 11.115.45 | |
| 2) w Chylonii | 17.021.58 | |
| | | 28.137.03 zł |
| b) Suma bilansowa: | | |
| 1) w Orłowie | 14.459.95 | |
| 2) w Chylonii | 33.339.86 | |
| | | 47.799.81 zł |
| c) obroty: | | |
| 1) w Orłowie | 48.030.51 | |
| 2) w Chylonii | 129.587.22 | |
| | | 177.617.73 zł |

Z dotychczasowych wyników i obserwacji należałoby wnioskować, że Oddziały w ciągu 2 lat nie zdołają pokryć swych kosztów administracji. Zmiana w kierunku dodatnim nastąpi z chwilą osiągnięcia przez Oddziały wkładów oszczędnościowych conajmniej w wysokości 200 tys. zł.

### DZIAŁ INKASA WEKSLI

W dziale inkasa weksli przyjęła Kasa w roku sprawozdawczym do zainkasowania 21.479 sztuk weksli na ogólną sumę 6.383 tys. zł. W porównaniu z r. 1936 — wzrosła ilość przyjętych weksli o 5657 sztuk wartości zaś o 1.308 tys. zł.

### KAPITAŁY WŁASNE I FUNDUSZE

Stan bilansowy kapitałów i funduszów własnych wynosi per. 31. XII. 37 r. zł 768.433,05.

| | |
|---|---|
| 1. Kapitał zakładowy stanowi bezzwrotną dotację Gminy | 250.000,— zł |
| 2. Fundusz zasobowy utworzony wyłącznie z nadwyżek bilansowych wynosi | 480.581,58 „ |
| 3. Fundusz wyrównawczy pap. wartościowych | 5.074,28 „ |
| 4. Fundusz amortyzacyjny | 32.777.19 „ |

Ponieważ kapitał zakładowy Kasy w stosunku do obrotów i sumy bilansowej jest nieznaczny, zwróciła się Kasa do władz Zarządu Miejskiego z prośbą o podwyższenie kapitału do 500.000,— zł.

## Rzeźnia Miejska

Miasto Gdynia i port wobec powiększającej się liczby mieszkańców do 114 tys. i wzrostu zaopatrywania statków, stają się coraz poważniejszymi konsumentami wytworów mięsnych, których konsumcja w ciągu ostatnich trzech miesięcy wyniosła ogółem 556.886 kg. Cyfra powyższa udowadnia chłonność rynku gdyńskiego.

Nie ma żadnych powodów do przypuszczenia, że wzrost ten zostanie zahamowany. Przeciwnie zarówno w związku z niezbędnym i nieuniknionym już zresztą uprzemysłowieniem Gdyni, w związku z szerokim planem przemysłowo- gospodarczym Rządu (Okręg C. O. P.) należy się liczyć z poważnym wzrostem chłonności aprowizacyjnej Gdyni, Gdynia bowiem leży na głównej osi gospodarczej, łączącej centralny ośrodek przemysłowy z morzem. Zagadnienie wytyczenia dróg dowozu żywności do Gdyni, usprawnienie pracy ośrodków zaopatrzenia, usprawnienie aparatu doprowadzającego i rozprowadzającego żywność, z dniem każdym staje się zagadnieniem bardziej aktualnym i obowiązującym.

Powiaty nadmorskie pochłonięte i wyczerpane walką z własnym ubóstwem i walką o ponowne spolszczenie własnej polskiej ziemi nie mogły we własnym zakresie nastawić się odpowiednio na obsługę miasta. Miasto zaś, pozostawione było wysiłkom niczym nie skrępowanej inicjatywy prywatnej, często żywiołowej, działającej dorywczo, koniunkturalnie. I w rezultacie Gdynia — miasto żyło samo dla siebie, nie dając należytego oparcia Gdyni — portowi.

Do niedawna jeszcze stu tysięczna Gdynia obsługiwana była przez małe prowincjonalne rzeźnie, prymitywne, nie posiadające urządzeń technicznych, niezbędnych dla produkowania mięsa o jakości właściwej.

Pragnąc wyrównać te braki, miasto przystąpiło w roku 1935 do zrealizowania od dawna już zamierzonej budowy dwuch podstawowych obiektów użyteczności gospodarczej: Rzeźni i Hal Targowych.

Rozwiązanie techniczne i gospodarcze obu tych inwestycyj zostało opracowane z uwzględnieniem specjalnej właściwości naszego terenu i było oddane wyczerpującej krytyce, tak specjalistów, jak i zainteresowanych czynników gospodarczych. Pomimo ogromnych trudności finansowych i technicznych zarówno rzeźnia jak i Hale Targowe zostały uruchomione w listopadzie 1937 r.

Po pokonaniu trudności związanych z uruchomieniem, Rzeźnia, wobec rzeczywiście wysokiej jakości mięsa produkowanego, z łatwością utorowała sobie — drogę do konsumenta.

Po uruchomieniu Rzeźnia pokryła zapotrzebowanie rynku na mięso:
w listopadzie 1937 r. w 30% (145.000 kg)
w grudniu 1937 r. w 50% (323.500 kg)
w styczniu 1938 r. w 63% (395.000 kg)
w bieżącym miesiącu (lutym) dowóz mięsa bitego uległ dalszej redukcji.

Sprawa zatym zapewnienia Gdyni i statkom mięsa należytej jakości jest na dobrej drodze, właściwie sprawę tę uważać już można za załatwioną.

Natomiast domaga się załatwienia sprawa bezpośredniego udziału rolnictwa w dostawie żywca na gdyńskie targowisko zwierzęce.

Zagadnienie to staje się tymbardziej aktualnym, że na rynku gdyńskim zarysowuje się wyraźnie tendencja zniżkowa cen na mięso konsumcyjne.

Zniżka cen na artykuł pierwszej potrzeby, jakim jest mięso, jest niewątpliwie pożądana i dla Gdyni konieczna i sprawa ta została przeprowadzona tak, że cena mięsa została obniżona około 20% w stosunku do cen mięsa notowanych w handlu przed uruchomieniem rzeźni.

Jednak zjawisko to logicznie wynikające z uregulowania podaży, będzie niewątpliwie wykorzystywane przez licznych handlarzy, pośredniczących w obrocie żywcem i mięsem do wymuszenia na hodowcy dalszej obniżki cen żywca i próby postawienia sprawy w tej płaszczyźnie, mają już miejsce.

Wyjaśnić i podkreślić należy, że miasto w żadnej mierze nie dąży do obniżenia rentowności gospodarstw rolnych, natomiast zdecydowanie i konsekwentnie dąży do zmniejszenia rozpiętości pomiędzy ceną uzyskiwaną przez rolnika, a ceną płaconą przez konsumenta.

Obniżenie cen detalicznych na mięso winno nastąpić w drodze:

1) Wyeliminowania z aparatu doprowadzającego i rozprowadzającego zbędnych ogniw pośrednictwa.
2) W drodze jaknajdalej idącego wykorzystania pobocznych produktów ubojowych i utylizacji odpadków.

Dla osiągnięcia pierwszego warunku niezbędnym jest szerokie wykorzystanie powstających przy Rzeźni Targowiskowej Komisji Nadzorczej i Notowania Cen oraz Kasy Targowej.

Bezpośredni udział w Komisji Nadzorczej i Notowania Cen da rolnictwu możność dostosowania planów hodowlanych do stałych konkretnych potrzeb rynku, oraz możność bezzwłocznego sygnalizowania placówkom rolniczym rynkowych zmian koniunkturalnych.

Równocześnie Kasa Targowa, oparta w znacznej mierze o Państwowy Bank Rolny, ułatwi znakomicie doprowadzenie zwierząt rzeźnych na targowisko bezpośrednio przez hodowcę.

Że możliwości rynku gdyńskiego i jego chłonność nie są dotychczas przez powiaty nasze wykorzystywane w pełnej mierze, świadczą dane statystyczne Rzeźni, dotyczące pochodzenia żywca i mięsa bitego.

Dane cyfrowe dowodzą, że 80% zapotrzebowania zwierząt ubojowych i mięsa rynku gdyńskiego pokrywa zaplecze gdyńskie, 20% zaś inne Województwa.

Zagadnienie wykorzystywania pobocznych produktów ubojowych i odpadków potraktowane zostało w założeniach gospodarczych i budowie Rzeźni jako jedno z zagadnień najistotniejszych, zresztą zupełnie zgodnie z ogólną tendencją stworzenia w Gdyni punktów wyjściowych dla przetwórczego przemysłu spożywczego.

Przemysł przetwórczy mięsny w Gdyni:

1) zwiększy możliwości w dziale zaopatrzenia statków i eksportu,
2) wzmoże zapotrzebowanie na żywiec, co zwiększy możliwości hodowlane, w wypadku zaś zaistnienia nadwyżek ułatwi odprowadzenie tych nadwyżek.
3) dostarczy ludności miejskiej produktów tanich,
4) rozszerzy zakres pracy warsztatów rzemieślniczych i zwiększy obroty, co umożliwi przeprowadzenie niezbędnej obniżki cen na mięso konsumcyjne bez podważenia rentowności tych warsztatów,
5) dostarczy rolnictwu taniej paszy jak: mączka mięsna i kostna, a zatym obniży koszty hodowli,
6) da zatrudnienie znacznej liczbie pracowników fizycznych i umysłowych.

W myśl tych założeń Rzeźnię Gdyńską zrealizowano jako zakłady przemysłowe o działach:

1) produkcji mięsa konsumcyjnego,
2) obróbki i przetworów produktów ubocznych (dział ten oddano do eksploatacji Cechowi Rzeźników),
3) bekonowym i konserw mięsnych,
4) utylizacji odpadków. Dział ten obejmuje produkcję fibryny, albuminy jasnej i ciemnej, karmowej mączki mięsnej i kostnej, szczeci, tłuszczu przemysłowego oraz kleju z kopyt i racic.

Podkreślić wreszcie należy, że Rzeźnia nowa traktowana jest jako instytucja użyteczności publicznej i nie jest obliczona na zysk, zatym zyski jakie Rzeźnia osiągnie z produkcji przetwórczej, w znacznej mierze ułatwią Rzeźni trudne obecnie zadanie obniżenia stawek ubojowych.

# Komunikacja Miejska

Problem komunikacji miejskiej w Gdyni znajduje bardzo często głośne echa na łamach prasy.

Aby można było rzeczowo omówić ten ważny problem dla życia mieszkańców miasta, trzeba w pierwszym rzędzie zdać sobie sprawę z układu rozbudowy Gdyni i możliwości rozwiązania komunikacji, w obecnie istniejących warunkach.

Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że pierwsze rozplanowanie Gdyni, przecięcie miasta głównymi torami kolejowymi, złe przejazdy pod i nad torami, wąskie główne arterie uliczne, — to wszystko nie stwarza możliwości łatwego rozwiązania tego, tak ważnego problemu, który nazywa się komunikacją w mieście.

Gdynia rozłożyła się w wąskiej linii na przestrzeni prawie 20 km. od Kolibek aż po Cisowę, Obłuże i Oksywie. Na całej tej przestrzeni mieszkają ludzie, którzy interesami czy pracą związani są z dwoma centralnymi punktami: śródmieściem i portem.

Już na tle tych kilku uwag widzimy, że przystępując do opracowania planu komunikacji miejskiej, trzeba w pierwszym rzędzie mieć na uwadze, że gros ludności Wielkiej Gdyni należy dowieść do tych punktów newralgicznych, a w tych warunkach komunikacja w samym śródmieściu spada na plan drugi.

Obecnie wszystkie przedmieścia mają regularne połączenie z miastem. Chylonia i Grabówek mają linie nr 2, 4, 5, Oksywie nr 1, Orłowo Nr 3a i 3 z przedłużeniem do Sopot, Witomino Nr 7, a Mały i Wielki Kack mają połączenia liniami A i B.

W sprawie uruchomienia nowych linii dalekobieżnych, MTK złożyło już odpowiednie wnioski w Pomorskim Urzędzie Wojewódzkim i w Senacie W. M. Gdańska, gdyż projektowane linie biec będą i przez ten teren.

Poza tymi stałymi liniami dalekobieżnymi, uruchamia MTK i linie sezonowe, łączące w okresie letnim Gdynię z letniskami nad otwartym Bałtykiem.

Co do linii miejskich podnieść należy, że częstotliwość tego ruchu zwiększana jest w miarę potrzeb i możliwości MTK, które jest przecież dopiero rozwijającym się przedsiębiorstwem.

Projektowane uruchomienie dwóch nowych linii w tym roku nastąpi. Jedna z nich biec będzie od dworca kolejowego na Obłuże, a druga od Komisariatu Rządu do Hal Targowych i dworca kolejowego. Otwarcie linii na Obłuże uzależnione jest od wykończenia dojazdu do tego przedmieścia.

Na pewne próby i ryzyko, nieodzowne w każdym przedsiębiorstwie, idzie również i MTK. Próby te jednak muszą być dostatecznie przemyślane, a ryzyko nie może być zbyt wielkie, bo ewentualne straty nie miałby kto pokrywać.

Stan taboru wynosi obecnie 30 wozów oraz 3 podwozia jeszcze nieskarosowane. W sezonie letnim, w okresie największego zapotrzebowania, ilość wozów potrzebna do obsłużenia normalnego rozkładu jazdy wynosić będzie 29 i 1 stały wóz dodatkowy w godzinach rannych i wieczornych. Pozostaną więc na rezerwę ruchu, wycieczki oraz konieczne przeglądy i remonty wszystkiego 3 wozy tj. 10% stanu taboru.

W roku 1937 MTK zrobiło bardzo duży wysiłek kupując 7 nowych wozów, z których trzy uruchomione będą dopiero w sezonie letnim 1938 r. Uwzględniając, że normalna amortyzacja przewiduje zamianę 4 wozów, więc 3 z dokupionych wozów poszły na powiększenie stanu taboru. Tak wygląda jednak tylko teoretycznie, gdyż w rzeczywistości wszystkie 7 wozów zostały zużyte na powiększenie taboru, bowiem dzięki wytężonej pracy warsztatowej w 1937 r. mimo bardzo trudnych warunków pracy, nie został wycofany z obiegu żaden wóz. Zrobiono to dużym wysiłkiem finansowym i technicznym. Czy na taki wysiłek stać będzie w roku przyszłym, to trudno przewidzieć. Faktem jest jedno, że pod względem rezultatów prowadzenia przedsiębiorstwa z pośród wszystkich zrzeszonych w Związku Przedsiębiorstw Autobusowych, MTK stoi od lat 2 na pierwszym miejscu, mimo, że ma jeden z najniższych wpływów na 1 pasażero-kilometr.

Pod względem typu posiadanych wozów dążono konsekwentnie do unifikacji typów. Z posiadanych 33 wozów są 21 typu G. M. C., 9 typu Saurer, i 3 Büssingi.

Brak odpowiednich garaży daje się silnie odczuwać. Na 33 wozy zaledwie 15 może stać pod dachem. Stan ten naraża MTK na poważne straty, wynikłe z dodatkowych kosztów: benzyny, oliwy, malowania i t. d. Już obecnie te dodatkowe koszty wynoszą rocznie około 50.000 złotych, a przecież w związku z rozwojem przedsiębiorstwa, o ile nie zaradzi się złu, koszta te będą wzrastać z każdym rokiem.

Budowa garaży z warsztatami jest więc dzisiaj jednym z najważniejszych i najtrudniejszych problemów do rozwiązania. Wysiłki w tym kierunku zrobiono w roku bieżącym duże, aby zainteresować tym problemem wszystkie miarodajne czynniki. Prawdopodobnie w roku 1938 uda się zagadnienie to rozwiązać pozytywnie.

KPT. S. KUBIN

# Żaglowce z motorem w żegludze trampowej

MIMO paroletniego omawiania przez koła żeglugowe i maklerskie, oraz rozprawach w licznych artykułach, zagadnienie t. zw. flotylli o małym tonażu nie posunęło się naprzód. Rządy pomajowe, jak wiadomo, zdecydowanym posunięciem w polityce gospodarczej dały zaczątek polskiej flocie handlowej, budując i nabywając szereg większych jednostek dla obsługi naszego wywozu i przywozu. Dla uzupełnienia pracy naszej żeglugi regularnej, należałoby wziąć pod uwagę, jako najlepiej nadające się do racjonalnego wykorzystania, żaglowce z motorem, względnie małe motorowce, nośności 150 ton do 500 t.

Do rozwiązania tej kwestii, spóźnionej, należy przystąpić jak najszybciej i dać impuls tej dziedzinie transportu morskiego.

Statki tego rodzaju, wielkości 100 do 500 ton należy podzielić na trzy zasadnicze typy, a mianowicie:

I typ — statki, na których motor spełnia jedynie funkcję pomocniczą, natomiast czynnikiem podstawowym jest żagiel.

II typ — gdzie statek ma pełną siłę motorową, a żagiel występuje jako pomocniczy, wzgl. dla celów uzyskania ułatwień w ewtl. opłatach portowych oraz ułatwień w obsadzeniu załogą.

III typ — który ściśle łączy się z wymienionymi, jest typ małego motorowca bez żagli, rozpowszechniony obecnie zwłaszcza w Holandii. Są to statki o pełnej sile maszyn, ultra-nowocześnie zbudowane, o bardzo małym zanurzeniu i obecnie prawie że najbardziej konkurencyjne.

Ogólnie biorąc, do portów naszych Gdańsk i Gdynia zachodzi rocznie ca. 1500 do 1800 żaglowców z motorem i przewozi, zależnie od koniunktury, średnio ca. 50.000 ton ładunku. Porty przeznaczenia, do których zachodzą te statki, są w pierwszym rzędzie duńskie, następnie szwedzkie, holenderskie, niemieckie oraz angielskie. Zazwyczaj żaglowce te starają się utrzymywać komunikację między swym krajem ojczystym, a jednym z państw sąsiednich.

Możliwości rozwoju floty tego rodzaju w Polsce są bardzo wielkie, gdyż mamy zawsze do odwiezienia cały szereg małych partyj drzewa, zboża, soli potasowych oraz innych towarów, jak węgiel etc. do bliskich portów duńskich i szwedzkich. Sprowadzamy natomiast stamtąd stale małe partie złomu, starego papieru, surówkę żelaza, granit etc.

Trudności na jakie napotykają te statki są następujące:

1) zamarzanie portów na pewien okres czasu oraz z tym związane trudności nawigacji,
2) niepogody około 100 do 120 dni w roku na Bałtyku i Morzu Północnym, które żeglugę mocno utrudniają (wiatry ponad 4).

W związku z zamarzaniem portów, flota szwedzka prawie całkowicie zostaje unieruchomiona na okres 2—3 miesięczny, t. j. od stycznia do kwietnia. Robi to samo większość floty niemieckiej i częściowo duńska. Należy więc przyjąć, że rokiem eksploatacyjnym dla statków tego typu jest rok dziewięcio dziesięcio-miesięczny.

Odnośnie do punktu drugiego, to statki aby móc wychodzić w morze przy sile wiatru większej niż 3—4, zmuszone są wbudowywać silne motory, które im pozwalają na otrzymanie certyfikatu, należnego statkom o pełnej sile maszyn. Z tym natomiast jest związany koszt motoru, rozchód paliwa oraz zwiększenie załogi, gdyż przepisy różnych krajów, określają pewną minimalną moc motoru, który może być obsługiwany bez mechanika, t. j. przez załogę pokładową wzgl. przez kapitana. Następnie przewidują do jakiej siły motoru wystarczy 1 mechanik, oraz ściśle określają moc maszyn, która wymaga 2 mechaników.

W związku z powyższym, koniecznym byłoby wraz z powstaniem takiej floty, dopasowanie naszych ustaw do jej potrzeb oraz umożliwienia jej konkurencyjności. Zdaniem mym wobec istnienia dużych sum przeznaczonych na inwestycje w wszelkich dziedzinach naszego życia gospodarczego, należałoby wybudować w kraju t. j. na Stoczni Rybackiej drewniane, a na stoczni Gdyńskiej z żelaza, początkowo 4 do 6 statków z wymienionych funduszów, oddać je w ręce armatora, tak zwanego „Korrespondenz Reeder'a" a następnie planowo przepisać na własność poszczególnych armatorów, t. k. kapitanów. (Korrespondenz-Reeder jest to armator lub makler, który prowadzi interesy statku na lądzie w kraju ojczystym). Założeniem bowiem ekonomicznej eksploatacji statku jako też dla wytworzenia podstaw konkurencyjności jest to, że kapitan musi być właścicielem, t. j. armatorem.

Najważniejszym zagadnieniem poza znalezieniem funduszów na wymieniony cel, będzie stworzenie w Polsce typu kapitana - armatora, oraz typu marynarza ze statku o małym tonażu. O ile w innych krajach o starej tradycji te sprawy zostały uregulowane, wzgl. same ułożyły się z biegiem czasu, o tyle u nas należy daną rzecz dobrze przemyśleć i ułożyć, jakoteż skierować w odpowiednim kierunku.

Zdaniem mym na pierwsze statki należałoby wziąć na kapitanów, oficerów wzgl. kapitanów pełnodyplomowych, gdzie I oficer z dyplomem szypra uczyłby się nie tylko nawigacji, lecz i wszelkich spraw związanych z frachtowaniem statku, załadowaniem i wyładowaniem etc. Po pewnym czasie zostawałby sam kapitanem, będąc jednak pod ścisłym fachowym dozorem „Korrespondenz - Reeder'a", otrzymałby statek na własność, przyczym możnaby uczynić to w ten sposób, że połowę jego poborów potrącałoby się mu i po przypuszczalnie 2 latach, tytułem subwencji, dodawałoby się 100% jego oszczędności, co wynosłoby 15% wartości statku. Następnie należy statek przepisać na własność danego szypra i pozostawić go swemu losowi, zostawiając mu swobodę wybrania maklera, któryby był jego „Korrespondenz-Reederem", zobowiązując jednak do spłacenia pozostałej 80—85% wartości statku w ciągu 15 do 20 lat, nie potrącając od kapitału żadnych odsetek.

Jak zaznaczyłem, kwestia wyboru personelu na statki tego typu będzie jednym z bardzo trudnych zagadnień do rozwiązania, spotkamy się bowiem tu z tym, że kapitan będzie musiał być armatorem, nawigatorem, a często też i motorzystą, a załoga będzie musiała również być oznajmioną **i przyzwyczajoną do pracy przy ładowaniu i wyładowaniu ładunku, zamiast robotników portowych.**

Reasumując powyższe stwierdzam, że istnieją u nas naturalnie warunki rozwoju małej floty, t. j. posiadamy frachty wejściowe i wyjściowe z naszych portów. Posiadamy 2 porty, które mogą dostatecznie służyć jako porty macierzyste dla tych statków i uważam, że najwyższy już czas by stworzyć podstawę do rozwoju małej floty, tymbardziej, że mamy spore kadry szyprów i maszynistów, których energię i wysiłek należy skierować na morze i wyrobić w nich ambicję, być armatorami, gdyż dotychczas zatrudniamy tych często wartościowych ludzi wyłącznie na holownikach portowych wzgl. wydajemy im koncesje na uprawianie cumownictwa, do czego nie potrzeba absolutnie szyperskich kwalifikacyj.

Szczegółowe opracowanie planu powstania takiej floty, kilkakrotnie już było zrobione, jednakowoż dotychczas nie zostało zrealizowane z powodów bliżej nieznanych.

---

Kalkulacja małego tonażu podajemy w nast. numerze W. P. G. (Red.).

# Kanał Przemysłowy

W dniu 22 lutego br. w obecności dyr. dep. morsk. L. Możdżeńskiego i nacz. wydz. portowego M. P. i H. in. Bomasa, odbyło się w Urzędzie Morskim zebranie Rady Portowej, na którym omówiona została sprawa budowy kanału Przemysłowego w porcie gdyńskim. Projekt budowy tego kanału istnieje już od szeregu lat, a obecnie zbliża się do realizacji. Prace nad budową kanału mają się rozpocząć już na wiosnę br. „Kurier Bałtycki“ podaje następujące szczegóły co do budowy.

„Najbliższy etap pracy obejmie wybagrowanie kanału długości 600 mtr., szerokości 120 mtr., głębokości 10 mtr., a w środkowej części do 11 mtr. Taka głębokość pozwoli zawijać do kanału nawet dużym statkom żeglugi dalekomorskiej. Boczne nabrzeża kanału mają być obmurowane żelbetonem, jak to jest przy innych nabrzeżach basenów portu gdyńskiego. Kanał za tym w pierwszym stadium budowy będzie miał wygląd długiego basenu z normalnym obramowaniem bocznych nabrzeży, za wyjątkiem szczytowego, które nie będzie zakończone z uwagi na stopniowe dalsze podłużenie kanału w następnych etapach rozbudowy. Trzeba bowiem wiedzieć, że ostateczny projekt rozbudowy kanału przemysłowego przewiduje przedłużenie go aż do wylotu ujścia rzeki Redy i w ten sposób połączenie portu gdyńskiego kanałem wewnętrznym z zatoką Pucką. Po obu stronach kanału mają się ciągnąć 400 mtr. szerokości pasy ziemi przeznaczone dla celów przemysłowych. Z terenów tych będzie zdjęta warstwa torfu aż do piaszczystego względnie iłowego podkładu na którym można będzie już wznosić budowle nadziemne. Po zdjęciu torfu wysokość terenów nabrzeża nad zwierciadłem wody w kanale wyniesie 3 metry.

Zniwelowane tereny nadbrzeżne będą podzielone na parcele i wydzierżawiane zainteresowanym reflektantom. Dla każdej parceli przewidziany jest dostęp drogi kołowej, bocznicy kolejowej i oczywiście nabrzeża kanału.

Budowa kanału przemysłowego pociągnie za sobą przesunięcie o kilkaset metrów dalej istniejącej obecnie drogi kołowej na Oksywiu. Tu nadmieniamy tylko, że w związku z budową kanału zaszła konieczność przeniesienia bocznicy kolejowej, łączącej stację Gdynia z Oksywiem i portem Pagedu, aż pod Chylonię. Istniejąca dotychczas bocznica została zmieniona, a połączenie z Oksywiem przeprowadzono okrężną drogą z Chylonii pod Pogórzem, Dolnym Obłużem i połączono z dotychczas istniejącymi torami budującej się stoczni Marynarki Wojennej, portem Pagedu i Oksywiem. Bocznica ta równocześnie obsługuje rzeźnię miejską w Pogórzu.

Dążeniem zainteresowanych czynników jest aby budowę kanału przemysłowego rozpocząć możliwie wcześnie na wiosnę. W każdym bądź razie już w ciągu najbliższych miesięcy rozpisany będzie przetarg na roboty ziemne, przy czym jak można przypuszczać, wykonanie tych robót podejmie się firma polska.

Kanał przemysłowy będzie doniosłym uzupełnieniem portu gdyńskiego jako całości. Trzeba bowiem wiedzieć, że już ponad trzy czwarte polskich obrotów zagranicznych idzie przez nasze porty morskie. Możliwości rozwojowe Gdyni w tym kierunku są już na wyczerpaniu. Pozostaje natomiast tranzyt oraz uprzemysłowienie portu. Gdy osiedli się tu przemysł oparty na surowcu zagranicznym, wtedy mogą nieograniczenie zwiększać się pozycje importu surowców i eksportu wyrobów gotowych. Tym właściwie celom ma służyć kanał przemysłowy, a właściwie leżące po obu jego brzegach tereny.

Przemysł jaki może tu powstać, to z jednej strony przemysł przetwórczy surowców krajowych dla celów eksportu produktów drogą morską do innych krajów, z drugiej przemysł przetwórczy surowców zagranicznych, importowanych drogą morską na potrzeby krajowe, względnie dla reeksportu do innych krajów. Narazie mamy w Gdyni tylko dwa takie zakłady: Łuszczarnię Ryżu i Olejarnię, poza kilku mniejszymi, jak: pakownie owoców surowych, dojrzewalnie bananów, przepakowanie płatków owsianych i niektórych artykułów kolonialnych oraz przemysł rybny. W budowie są bekoniarnia i fabryka konserw mięsnych.“

Do przemysłu pierwszej grupy można zaliczyć zakłady uszlachetniające płody rolne, a więc młyny, fabryki wódek i likierów, browary, fabryki cukierków, przemysł mięsny; do drugiej przemysł żelazny, włókienniczy, rybny, owoców południowych i t. d.

Równocześnie na terenach kanału mogą być rozmieszczone place i składy eksportowe, jak naprz. składy drzewa a nawet eksportowy przemysł drzewny.

Nie wykluczonym jest, że może także zainteresować się w Gdyni ciężki przemysł żelazny, zważywszy, że produkcja żelaza i stali oparta jest w Polsce przeważnie na rudzie i złomie importowanym z zagranicy i to prawie wyłącznie przez porty. Dla uzasadnienia tej możliwości przytoczymy, że ilość rudy i złomu potrzebna dla wyprodukowania jednostki żelaza przewyższa niemal dwukrotnie ilość węgla potrzebnego dla tego celu, czyli huty zaoszczędziłyby wiele na transporcie surowców z jednej strony i dowozie gotowych wyrobów do portów z drugiej.

Z powyższych przykładów widzimy, że budowa kanału przyczynić się może do powstania w Gdyni wielu gałęzi przemysłu, tak pożądanego w naszym mieście dla wyrównania rażących dysproporcyj, jakie istnieją tu pomiędzy miastem jako osiedlem, punktem przeładunkowym, a ośrodkiem handlu i przemysłu“.

Stocznia Gdyńska, która posiada tereny nad kanałem Przemysłowym, rozpoczęła już prace w miejscu, gdzie będą pochylnie.

**NOWA ARTERIA KOMUNIKACYJNA**

W związku z rozbudową kanału przemysłowego w Gdyni powstanie nowa wielka arteria komunikacyjna, która połączy port gdyński z zatoką pucką od strony lądu. Arteria ta otrzyma nazwę „Aleja Leszczynek“ i jako jedyna droga kołowa, łącząca Gdynię, Grabówek, Chylonię z Oksywiem, Obłużem dolnym i górnym, będzie miała wielkie znaczenie komunikacyjne. Pójdzie ona po wysokim nasypie, a nad torami kolejowymi na żelbetowych wiaduktach, oraz w miarę rozbudowy kanału przemysłowego przez most zwodzony. Szerokość alei wynosić będzie 25 mtr. Budowa alei rozpocznie się już latem rb. jednocześnie z budową kanału z funduszów Urzędu Morskiego.

**STAN RYBOŁÓWSTWA POLSKIEGO W R. 1937**

W/g danych Urzędu Rybackiego polskie połowy morskie wyniosły ogółem 14.013 ton wart. 5.127.000 zł. W tym połowy przybrzeżne 5.251 tonn, wartości 1.855.000 zł, połowy dalsze bałtyckie i na Skagerak — 1 806 ton wartości zł 326.000, połowy dalekomorskie 6 956 ton wartości 2.946.000 złotych.

Polska flotylla rybacka składa się z 15 lugrów śledziowych firmy „Mewa“ o mocy maszyn 850 KM, 3 trawlerów firmy „Pomorze“ o sile maszyn 1900 KM, 158 kutrów rybackich o sile maszyn 6423 KM, i 32 łodzi motorowych o sile 220 KM. —

Firm handlowych rybnych na Wybrzeżu jest 26, a wędzarń i fabryk konserw 53. — W wędzarniach przerobiono — 3.888 ton ryb wartości 1.088.000 zł z własnych połowów i 3.200 ton, wartości 960.000 zł z surowca importowanego.

Obroty rybą w porcie rybackim w ciągu roku wyniosły: importowano śledzi solonych 191.026 ton, świeżych 5.285 ton, innych ryb 1.875 ton. Przywieziono ryb z dalszych własnych połowów 7.461 ton, z przybrzeżnych 3.441 ton. Poza tym przybyło do portu handlowego 8.079 ton ryb, a w tym śledzi solonych 1.425 ton, innych towarów rybnych 5.967 ton.

Powierzchnia składów i magazynów dla ryb przedstawia się następująco: Hala i Chłodnia Rybna 1468 $m^2$, rządowe magazyny śledziowe 6360 $m^2$, magazyny firm prywatnych 4503 $m^2$, składy na otwartym powietrzu 4000 $m^2$, magazyny w budowie 4000 $m^2$.

# RYNEK FRACHTOWY

Rozwój sytuacji we wszystkich ośrodkach załadowczych kształtował się nadal bardzo niepomyślnie dla armatorów. Zapotrzebowanie na tonaż było minimalne, przyczym stawki wykazują dalszy spadek, a konkurencja zaostrza się z dnia na dzień. Szczególnie drażliwa sytuacja wytworzyła się w Argentynie, gdzie gromadzi się coraz więcej bezczynnych statków, poszukujących za wszelką cenę ładunków. W tych warunkach podniesienie stawek ubezpieczeniowych od ładunków przewozowych na statkach greckich wywołało wśród właścicieli tych ostatnich reakcję, zmierzającą do złamania stawek minimalnych, a więc do odstąpienia od współpracy międzynarodowej w zakresie utrzymania frachtów na opłacalnym poziomie.

W portach Ameryki Północnej, pomimo wzmożonej działalności załodowców, stawki frachtowe spadają co się tłumaczy niewątpliwym wpływem sytuacji, panującej na rynku La Platy. Te same przyczyny oddziałowują i na rynki wschodnie, gdzie również tranzakcje są zawierane na warunkach coraz gorszych, a stawki zmierzają do poziomu stawek minimalnych. Na wodach południowo-europejskich trwa nadal marazm. Wobec tego nic też dziwnego, że i na rynku bałtyckim, oraz morza Północnego sytuacja dla właścicieli statków kształtuje się nadal niekorzystnie.

---

## SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO Polskiej Agencji Morskiej. — za styczeń i luty 1938

Oczekiwania armatorów, że rynek Bałtycki w pierwszej połowie lutego wykaże tendencję zwyżkową nie ziściły się, do Anglii, jak już pisaliśmy w ostatnim sprawozdaniu, znajduje się w okresie oczekiwania na zwiększoną chłonność rynku a to z powodu kompletnego braku ładunków. Eksport drzewa angielskiego, a co za tym idzie — podwyżki cen drzewa. Zjawisko to występuje również i w Finlandii, Szwecji, Estonii I Łotwie.

Zboże, jak wiadomo, eksportuje się tylko w minimalnych ilościach.

Eksport rudy ze Szwecji dokonywany jest w mniejszych ilościach tylko z portów Szwecji Południ. i Południ.-Wsch., gdyż sezon dla głównych portów rudowych jak Lulea i Narvik (Północna Norwegia) jeszcze się nie rozpoczął.

W konsekwencji wyżej wspomnianych przyczyn, pojawiły się na rynku tak wielkie ilości wolnego tonażu, że siłą rzeczy stawki zmalały do swych najniższych granic.

**D r z e w o.**

Główny eksport drzewa skierowany był jak zwykle do Anglii. Ładunków, jak już wspomnieliśmy, było mało. Zafrachtowano następujące ładunki:

650 fathoms props
Gdynia/West Hartlepool
sh 30/— per i. p. f.
przewóz w lutym

Za D. B. B. do Londynu płacono sh 27/— per. std. na warunkach Baltwood net
„ drzewo twarde obrzynane sh 45/—
„ „ „ „ „ gross
„ „ „ „ sh 49/—
„ „ „ „ „ gross

Za D. B. B. do Hull płacono sh 29/— per std. na warunkach Baltwood gross, za drzewo twarde te same stawki co do Londynu.

Ze względu na to, że armatorzy pewien procent swego tonażu unieruchomili wycofując w ten sposób szkodliwą nadwyżkę tonażu, żądali na pozostawiony na rynku tonaż stawek o wiele wyższych od tych jakie płacili chwilowo frachtujący.

Z tego powodu frachtowanie natrafiało na duże trudności. Należy wspomnieć, że niektórzy armatorzy, którym się kalkulowało lepiej jeździć po nieprzynoszących zysku stawkach, przesyłali swe statki na warunkach berth terms, t. zn. powierzali swe statki zaufanym maklerom, by ci bookowali na ich statki ładunki po cenach dziennych, przyczym ryzyko niedopełnienia i ryzyko strat ponaszali armatorzy.

**W ę g i e l**

Rynek węglowy w okresie sprawozdawczym był nadal dość słaby specjalnie do Ameryki Południowej, gdyż ze względu na dotkliwy brak ładunków powrotnych, frachty wyjściowe do Buenos Aires podskoczyły wyraźnie w górę. W połowie stycznia np. zafrachtowano z przeładunkiem w lutym 6000 ton węgla Gdańsk-Gdynia/Buenos Aires po sh 13/6, a obecnie armatorzy stopniowo z dnia na dzień podwyższali swe żądania na sh 16/— per ton. Natomiast frachty na Morze Śródziemne w tym samym okresie obniżały się stopniowo.

Ostatnio zafrachtowano:

**7000 ton Venice (Trieste) Arcona, jeden port sh 8/— za tonę**

**6000 ton Oran sh 9/— za tonę — 2400 ton wyładunku dziennego po sh 3/—**

**3600 ton Malta sh 8/9 za tonę — 500 ton wyładunku dziennego po sh 2/6.**

Już całkiem katastrofalnie kształtuje się rynek węglowy do portów bałtyckich t. j. Szwecji, Danii jak również do Holandii, Belgii i Francji. Dotkliwy brak ładunków spowodował tak wielki spadek frachtów, iż armatorom bezwzględnie opłaca się statki swe chociażby na czas przejściowy unieruchomić. Nawet dość wczesne starania o frachty nie umożliwiają uzyskanie, dochód przynoszących, ładunków. Dla zobrazowania dodajemy, że podczas, gdy przeciętna stawka do Rouen w 1937 r. wynosiła sh 10/4½ a 1936 r. sh 7/6, obecnie frachtujący płaca za statek wielkości 2700 ton sh 6/6 za tonę. Za ten sam okres stawki do Bordeaux wynosiły sh 13/1, sh 9/— a obecnie 7/3 do 7/6. Do Danii płacono za węgiel od sh 4/— do sh 4/6 za tonę, do Południ. Szwecji od sh 4/6 do 5/—.

**Ż a g l o w c e.**

Również w dziedzinie frachtowania małego tonażu dał się odczuć dotkliwy brak ładunków. Stawki frachtowe znacznie opadły. Zafrachtowano m. in. kilka ładunków kukurydzy, za które płacono Rmk. 5,25 za tonę do jednego portu Danii położonego niebardziej na północ od Aarhus. Za makuchy do Danii płacono Rmk. 5.50 za tonę. Tendencja nadal zniżkowa.

**Z b o ż e.**

W ub. miesiącu zafrachtowano 5.000 ton jęczmienia z Gdynia-Gdańska do Szwajcarii via Antwerpia po sh 3/— Gold. Załadowcami były prawie wszystkie firmy eksportowe, dla których przydział w eksporcie ustalił Związek Eksporterów.



Ładowanie drobnicy

# KRONIKA ZAGRANICZNA

## NORWEGIA

**Norweska flota** zwiększyła się w ciągu 1937 r. o 318 tys. ton i wynosi obecnie 4,44 mil. trb., w tym 1,72 trb. tankowców. Poza tym tonaż w budowie zamówiony na rachunek Norwegii wynosi 525 190 trb., z czego na stoczniach norweskich 59 090 t., a zagranicą 466 100 trb.

## SZWECJA

**Szwedzka flota** co do ilości tonażu pozostaje bez zmiany i wynosi 1,5 mil. trb., jednak została odmłodzona. Na stoczniach szwedzkich buduje się obecnie 329 280 trb., z czego 92 460 t. na rachunek Szwecji.

## DANIA

**Duńska flota** przy końcu 1937 r. wykazuje nieznaczne zmniejszenie i wynosi obecnie 1,12 mil. trb.. Na stoczniach duńskich buduje się obecnie 266 660 trb., w tym 79 650 ton na rachunek Danii.

## FINLANDIA

### FINLANDZKA FLOTA HANDLOWA NA 1 STYCZNIA 1938

W ciągu 1937 r. Finlandia zakupiła 95 500 TRB tonażu z drugiej ręki. Wobec zwyżki cen na statki wogóle, zakupy te były mniejsze o 55 000 TRB niż w roku poprzednim.

Ubyło zaś z powodu sprzedaży, rozbiórki i t. p. — 27 000 TRB. Ostatecznie na koniec roku 1937-go flota liczyła 619 000 TRB, powiększając się w ciągu tego roku o 68 500 trb. Statki floty finlandzkiej są naogół stare, na budowę potrzebnej ilości nowych jednostek nie było dostatecznych środków. Na rok 1938 przewidziana jest suma 20 mil. fm. na utworzenie specjalnego funduszu. Pożyczki z tego funduszu ułatwią budowę lub zakup nowoczesnych jednostek, co wpłynie na modernizację przestarzałej floty handlowej Finlandii.

### PORTY WSCHODNIEJ FINLANDII BĘDĄ CAŁY ROK OTWARTE DLA ŻEGLUGI

Coroczne zamknięcie na okres zimowy wschodnich portów finlandzkich: Kotka, Viborg, Trangsuund i Björko przynosi tamtejszym przemysłowcom drzewnym znaczne straty, gdyż drzewo musi być przewożone koleją do otwartych portów przez cały okres zamknięcia. Straty z tego tytułu obliczane są na 12 mil. FM. Ostatnio odbyła się w Viborgu konferencja poświęcona tej sprawie. Przedstawiciele przemysłu handlu i żeglugi żądali zmiany polityki popierania tylko niektórych portów finlandzkich, a również utrzymania w ruchu przez cały okres tych portów, które obecnie ulegają zamknięciu na okres zimowy. Na konferencji tej dyrektor departamentu żeglugowego oświadczył, że rząd już zbadał możliwości otwarcia portów Kotka, Viborg, Trangsuund i Björko i zadecydowano już budowę wielkiego lodołamacza, kosztem 50 mil. F. M.

## ESTONIA

### ŻEGLUGA W PORTACH ESTONII

W 1937 r. w żegludze zagranicznej weszło do 17 portów Estonii 2.597 statków pojemności przeszło 1 miliona TRN, t. j. nie wiele więcej niż w roku poprzednim. Ruch towarów zwiększył się w przywozie i wywozie, dając w sumie 927 tys. ton, wobec 806 tys. ton w r. 1936. Ruch pasażerów wynosił 78 tys. osób, czyli nieco mniej niż w roku poprzednim.

Estonia, co do powierzchni blisko 8 razy mniejsza od Polski, ma wybrzeży 3.403 km., czyli blisko 25 razy więcej niż Polska. To też komunikacja drogą morską między 17 portami Estonii, czyli kabotaż wykazuje bardzo poważne cyfry, tak że ogólne obroty morskie, kabotaż i żegluga zagraniczna razem wynoszą 3 mil. TRN ruchu statków, 1 mil. ton obrotu towarowego i blisko 230 tys. pasażerów.

Największym portem w Estonii jest Tallinn, dokąd weszło 1 659 statków pojemności około 960 tys. TRN., przywiezionо towarów prawie tyleż co wywieziono, razem 753 tys. ton, a ruch pasażerów wynosi 67 tys. osób.

### NOWA USTAWA O WODACH TERYTORIALNYCH ESTONII

Rząd estoński uchwalił nową ustawę, według której wody terytorialne Estonii ustalono na 4 mile morskie, analogicznie do pasa wód terytorialnych państw skandynawskich. Prawa żeglugowe i spław na drogach wodnych wewnątrz kraju według nowej ustawy, przysługuje tylko obywatelom estońskim. Wyjątek stanowi tylko spław przez cudzoziemców, własnych materiałów drzewnych. Celem uniknięcia niezdrowej konkurencji żegluga wewnątrz kraju będzie koncesjonowana przez Ministerstwo Komunikacji.

## ŁOTWA

### ROZWÓJ ŁOTEWSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ

Modernizacja i odmłodzenie łotewskiej floty handlowej, do której dążono już w ostatnich latach, celem racjonalnego wykorzystania tonażu, w r. 1937 poczyniła dalsze postępy. Łotewska flota handlowa liczy obecnie mniej jednostek, ale więcej tonażu, t. zn., że na miejsce małych jednostek przyszły większe i nowocześniejsze. W r. 1937 nastąpiły następujące zmiany: nabyto nowych 4 statki, wybudowano 1 motorowiec, a stracono 1 statek, 1 żaglowiec i 1 statek sprzedano. Rozwój łotewskiej floty handlowej najlepiej obrazuje następujące zestawienie:

| | Ilość | TRN | Przeciętny tonaż |
|---|---|---|---|
| na 1. I. 1914 | 333 | 87.959 | 264 |
| „ „ „ 1932 | 147 | 119.358 | 812 |
| „ „ „ 1933 | 142 | 119.410 | 841 |
| „ „ „ 1934 | 133 | 116.843 | 879 |
| „ „ „ 1935 | 124 | 111.372 | 898 |
| „ „ „ 1936 | 111 | 102.314 | 922 |
| „ „ „ 1937 | 102 | 108.097 | 1060 |
| „ „ „ 1938 | 103 | 113.661 | 1104 |

Handlowa flota łotewska, przy pomyślnym stanie rynku frachtowego w r. 1937 miała pełne zatrudnienie, co pozwoliło armatorom pokryć zadłużenie z czasów kryzysowych. Armatorzy łotewscy, spodziewając się pomyślnego stanu rynku frachtowego w r. 1938, m. in. przyłączyli się do Baltic and White Sea Scheme, co da minimalne stawki frachtowe dla przewozu drzewa.

## NIEMCY

### WZROST RUCHU W PORCIE HAMBURSKIM

Obrót towarowy w porcie hamburskim w 1937 r. wynosił 25,3 mil. ton wobec 22.0 mil. ton w 1936 r., w tym przywóz wzrósł z 14.8 na 16.7 mil ton, a wywóz z 7.2 na 8.6 mil. ton. Hamburg wzmógł swe stanowisko jako port tranzytowy dla zamorskiego handlu południowo-wschodniej Europy i jako port rozdzielczy dla krajów północnych potrzebujących zamorskich surowców i środków żywności.

Załadowania środków żywności wzrosły o 557 tys. ton, czyli o 24,9% w tym 315 tys. ton zbóż głównie z południowo-Wschodniej Europy do Wielkiej Brytanii. Wzrósł również tranzyt zamorskiej paszy do krajów Północy i czechosłowackiego cukru do Norwegii, Finlandii i Holandii.

Ruch pasażerski w r. 1937 również powiększył się i wyniósł 618.413 (551.369). Przybyło pasażerów 299.758, (268.126), a wyjechało 318.655 (283.243).

### HAMBURSKA FLOTA HANDLOWA

Według oficjalnych danych hamburska flota handlowa na dzień 1. I. 1938 r. składała się z 1494 jednostek, o pojemności 2.132.870 trb., i 1.233.640 trn. W porównaniu do roku poprzedniego wykazuje poważne zwiększenie się tonażu o 98.350 trb., i 55.422 trn., przy jednoczesnym obniżeniu się ilości o 42 jednostki. Dochodzi do tego jeszcze flota

przybrzeżna — 7.471 statków o pojemn. 1.468.850 trb., przyczym ogólny tonaż floty hamburskiej obliczono na 3.640 tys. trb.

### OBROTY PORTU W BREMIE W 1937 R.

wynosiły 8,08 mil. ton wobec 6.78 mil. ton w r. 1936. Cały wzrost obrotów towarowych przypada na obroty z zagranicą, które wykazują zwyżkę o 1.32 mil. ton (25%).

Przywóz zwiększył się o 26% i wynosił 3,3 mil. ton wobec 2,64 mil. ton w roku poprzednim. **Na szczególne podkreślenie zasługuje fakt,** że przywóz surowców tekstylnych jak wełna, bawełna, juta etc. przewyższa cyfry z roku poprzedniego.

Wywóz wzrósł o 15% z 4,137 mil. ton w 1936 r. na 4,753 mil. ton w 1937 r.

Brema była dawniej portem wybitnie przywozowym. Nadwyżka wywozu nad przywozem wskazuje na zmianę charakteru tego portu, który od kilku lat stał się wywozowym.

### OBRÓT PORTU SZCZECIŃSKIEGO

w m. styczniu 1938 r. wynosi 528.000 ton, w tym w przywozie — 282.000 ton, w wywozie 246.000 ton. Do portu zawinęło w tym okresie 415 statków, a opuściło 419 statków. Flaga niemiecka zajęła I-sze miejsce.

W porównaniu do obrotu w XII. 37, który wynosił 753.000 t., w tym przywóz 428.000 t. i wywóz 325.000 t., wynik za styczeń przedstawia poważny spadek.

### WZRASTAJĄ KOSZTY BUDOWY OKRĘTÓW W NIEMCZECH

Niemiecki Instytut Badania Koniunktur podaje, że koszty budowy okrętów w Niemczech w roku 1937, w stosunku do roku 1936, wzrosły przeciętnie o 40%. Statek frachtowy 9.000-tonowy przed półtora rokiem kosztował 2,2 mil. RM. z końcem 1937 za taki sam płacono już 3,4 mil. RM. Wzrost kosztów w ciągu 1½ roku wyniósł 55%.

### SZCZECIŃSKA FLOTA HANDLOWA

składa się z 80 statków o ogólnym tonażu 109.838 t. r. b., w tym 74 parowce o poj. 104.088 t. r. b., 5 motorowców — 5.474 t. r. b., i 1 żaglowiec z motorem — 276 t. r. b.

### ROZBUDOWA PORTU STOLPMÜNDE

Rząd niemiecki uznając wielkie znaczenie portu Stolpmünde dla pomorskiej strefy granicznej zatwierdził plan rozbudowy tego portu. Port ten, który dotychczas bardzo cierpiał od wiatrów zachodnich otrzyma nowe 1000 mtr. molo zachodnie, biegnące wielkim łukiem do morza. Poza tym przedłużone będzie molo wschodnie. Praca obliczona jest na 4 lata. W tym okresie przewiduje się również rozbudowę wszystkich portów rybackich, położonych wzdłuż brzegów pomorza niemieckiego.

## WŁOCHY

### PROGRAM ROZBUDOWY WŁOSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ

W najbliższym czasie Włochy mają przystąpić do wykonania nowego programu budowy floty handlowej, który przewiduje spuszczenie na wodę 44 jednostek o łącznej wyporności 250 tys. ton. Koszty budowy wyniosą około 1,5 mild. lirów. Program przewiduje m. in. budowę jednego statku motorowego o wyporności 16,5 tys. ton, który kursować będzie na linii do portów Dalekiego Wschodu, dwa statki motorowe o wyporności 15—16 tys. ton dla komunikacji z Ameryką Południową i 11 statków motorowych towarowych o wyporności 2.750 ton dla komunikacji z Europą Północną i portami bałtyckimi.

Celem ułatwienia i przyspieszenia wykonania programu rozbudowy floty handlowej, rząd włoski postanowił zwolnić od cła wszystkie zagraniczne materiały potrzebne stoczniom dla budowy okrętów oraz przyznać im subsydia i ulgi fiskalne w zależności od stopnia szybkości budowanych okrętów.

### OBRÓT TOWAROWY PORTÓW WŁOSKICH W R. 1937

Według danych statystycznych ogólny obrót towarów we wszystkich portach włoskich za r. 1937 osiągnął 41.840.000 ton, (35.495.770). Ogólny ruch statków wyniósł 457.042 z 180.651.877 trn, wobec 451.899 statków z 164.716.489 t. r. n. w r. 1936. Ogólna ilość pasażerów za i wyokrętowanych w portach włoskich w r. 1937 osiągnęła 8.441.122 osób, wobec 7.693.063 osób w r. 1936.

### UNIA POŁUDNIOWO - AFRYKAŃSKA COFA SUBWENCJE DLA WŁOSKICH TOW. OKRĘTOWYCH

Jak wynika z oświadczenia, złożonego przez południowo - afrykańskiego ministra Handlu w parlamencie, rząd Unii nie odnowi układu z włoską linią okrętową w sprawie udzielenia jej subwencji. Odtąd rząd Unii pragnie nie przyznawać specjalnych przywilejów, jakiemuś szczególnemu towarzystwu.

## FRANCJA

### OBRÓT TOWAROWY PORTÓW FRANCUSKICH

Francuski bilans handlu zagranicznego w r. 1937 wykazał dalszy wzrost salda ujemnego o przeszło 18 milj. fran. fr. Wzrost ten widzimy również w obrotach towarowych portów francuskich. Obroty towarowe 3 portów francuskich w r. 1937 były nast.:

| | Przywóz: | | Wywóz: | |
|---|---|---|---|---|
| | r. 1937 | r. 1936 | r. 1937 | r. 1936 |
| Dunkerque | 3.278.000 | 2.746.000 | 1.573.000 | 1.854.000 |
| Ruen | 7.990.000 | 6.692.000 | 1.069.000 | 1.311.000 |
| Marsylia | 6.600.000 | 6.575.000 | 2.500.000 | 2.674.009 |

Obrót towarowy Bordeaux w r. 1937, w porównaniu do r. 1936 wzrósł o 16% i osiągnął 4.965.841 ton.

### PODWYŻSZENIE STAWEK PORTOWYCH W BORDEAUX

Zarząd portu w Bordeaux podwyższył stawki za korzystanie urządzeń portowych o 17%, a opłatę za dokowanie o 12%.

### ZMIANA OPŁAT PORTOWYCH W PORCIE DUNKERQUE

Z dniem 15. I. br. podniesione zostały opłaty portowe w porcie na przeładunek towarów na rzecz Izby Handlowej. Każdy statek płaci 2.42 frs. za 1 t. r. b. Poza tym nałożono na towary, taryfy I. — opłaty w wysokości — 8—33 cts., tar. II — 66 cts., tar. III — 1 fr. i tar. IV — 1.66 frs. za tonę.

### KOMUNIKACJA MORSKA MIĘDZY FRANCJĄ A AFRYKĄ PÓŁNOCNĄ SZWANKUJE

Rozciągnięcie francuskiego ustawodawstwa socjalnego na marynarkę handlową oraz w odniesieniu do robotników portowych, w znacznym stopniu zdezorganizowało transporty morskie między Afryką Północną, a Francją — tam, gdzie w komunikacji morskiej między Algierem a metropolią, flaga francuska korzysta z monopolu oraz obroty handlowe Algieru z Francją wynoszą ok. 80% całości obrotów.

Zastosowanie 40 godz. tygodnia pracy, przy równoczesnym prohibicyjnym charakterze postanowień syndykatów robotników portowych, w odniesieniu do pracy w godzinach ponadnormowych (stawki za pracę w godzinach ponadliczbowych są wyższe od stawek normalnych od 75% do 130%), jak również przy zagwarantowanym w zbiorowych umowach o pracę, ograniczeniu wydajności przeładunkowych urządzeń portowych (dźwigi okrętowe mogą przenosić jednocześnie jedną tonnę, względnie 4 beczki puste, podczas gdy ich wydajność normalna jest 4-krotnie wyższa) spowodowało przedłużenie czasu postoju okrętów w portach, pociągając za sobą zwolnienie tempa dokonywania przewozu o 20—40%.

Z drugiej strony podniesienie stawek frachtowych o 100% w stosunku do czerwca 1936 r., spowodowane głównie oprócz spadku kursu waluty francuskiej, podwyżką stawek asekuracyjnych na Morzu Śródziemnym, odbija się ujemnie na rentowności produkcji algierskiej oraz na obrotach handlowych Algieru z metropolią. Według obliczeń fachowców, w razie przedłużenia się obecnego stanu rzeczy, w 1938 r. zabraknie tonażu dla 360 tys. ton.

W celu zapobieżenia temu niepomyślnemu dla gospodarstwa Algieru stanowi rzeczy, sfery gospodarcze zabiegają u rządu francuskiego o złagodzenie stosowania ustawy o 40-godzinnym tygodniu pracy, co pozwoliłoby na wydatniejsze i tańsze wykorzystanie obecnego tonażu, jego zwiększenie oraz o wydatniejszą pomoc finansową dla kompanij żeglugowych ze strony państwa.

# ANGLIA

### DOCHODY FLOTY HANDLOWEJ ANGLII

Nadwyżka z brytyjskiej żeglugi za rok 1937, dla bilansu płatniczego, według danych „Chamber of Shipping“ obliczona została na 100—110 mil. £ ang. i jest o 30 mil. większa niż w r. 1936. Nadwyżka z r. 1936 została ostatecznie obliczona na 80 mil. funtów.

### ANGIELSKIE PORTY W 1937 R.

Według wstępnych obliczeń Port of London Authority, ruch statków w głównych portach angielskich, w 1937 r. wynosi w TRN:

| | 1937 | 1936 |
|---|---|---|
| Londyn | 62.648.993 | 62.151.310 |
| Liverpool | 35.374.217 | 34.281.699 |
| Sounthampton | 27.547.620 | 25.712.142 |
| Hull | 12.312.303 | 11.902.421 |
| Manchester | 7.674.682 | 7.775.619 |
| Bristol | 7.457.108 | 7.319.182 |

### INDEKS FRACHTOWY ZA ROK 1937

„Lloyds List“ opublikował ostatnio indeks frachtowy za r. 1937, który przy przeciętnej liczbie 115.4, jest o 50% wyższy niż w r. 1936 oraz najlepszy od r. 1926, kiedy notowano 101.8. Największy wzrost wykazał indeks na zboże, kt. zwyżkował z 79.9 r. 1936 na 128.1 w roku 1937 i węgiel z 68.8 na 101.1, w tym samym okresie.

# BELGIA

### RUCH STATKÓW W ANTWERPII

W styczniu rb. weszło do portu 1111 statków o pojemności 2.049.296 ton (965 st. 2.073.206 t.) Bandera brytyjska, pod wzgl. ilości (276 st.) 522153) była na pierwszym miejscu, a pod wzgl. tonażu — Niemcy ze 191 st. o pojemności 542.842 t.

# JUGOSŁAWIA

### TONAŻ JUGOSŁOWIAŃSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ

Jugosłowiańska flota handlowa, dla żeglugi wielkiej, małej i przybrzeżnej, osiągnęła na 1. I. 1938 r. 381 tys. trb., do tego dochodzi tonaż floty rybackiej — 25.5 tys. trb.

# RÓŻNE

### BUDOWNICTWO OKRĘTOWE W 1937 R.

Według „Lloyds Register of Shipping“, światowe budownictwo okrętowe w r. 1937 wykazało bardzo poważne ożywienie. Ogółem spuszczono na wodę 2.691 tys. trb. czyli największą ilość tonażu od r. 1930 i o 573 tys. trb. więcej niż w 1936 r. Na stoczniach brytyjskich spuszczono na wodę 921 tys. trb., na stoczniach japońskich 451 tys. trb., w Niemczech 436 tys. trb., w Stanach Zjednoczonych 239 tys. trb. i t. d.

Statystyka tonażu będącego w budowie na stoczniach, wskazuje że jeszcze w najbliższym czasie — mimo obserwowanej ogólnej recesji, liczba tonażu spuszczonego na wodę utrzyma się na wysokim poziomie. I tak, na początku r. b. stocznie angielskie miały w budowie powyżej 1 miln. trb., niemieckie 369 tys. trb., japońskie 305 tys. trb., holenderskie 289 tys. trb., St. Zjedn. 204 tys. trb. i t. d.

Ogółem spuszczono na wodę w latach: (statki ponad 100 trb.)

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1913 | 1750 | 3 332 288 | trb. |
| 1919 | 2483 | 7 144 549 | „ |
| 1924 | 924 | 2 247 751 | „ |
| 1929 | 1012 | 2 793 210 | „ |
| 1933 | 330 | 489 016 | „ |
| 1934 | 536 | 967 419 | „ |
| 1935 | 649 | 1 302 080 | „ |
| 1936 | 999 | 2 117 924 | „ |

### OBNIŻENIE STAWEK CELNYCH W CHINACH PÓŁNOCNYCH

W Chinach Północnych poddanych prowizorycznemu rządowi (okupacja japońska) obniżono z końcem ub. miesiąca szereg stawek celnych na towary nieodzownie w tej chwili Japończykom potrzebne. Zmniejszone zostało cło standardowe na towary tekstylne od 50 do 60%, w czym na towary wełniane o 45%, a na tkaniny ze sztucznego jedwabiu o 75%, stawki celne, na artykuły metalowe obniżone do połowy, a cło na cukier o 75%. Pozatym obniżki cła obejmują ryby, benzynę, zboża, cement, obuwie gumowe i opony samochodowe.

### UNARODOWIENIE ŻEGLUGI BRAZYLIJSKIEJ

Nowa konstytucja brazylijska wprowadza daleko idące ograniczenia działalności cudzoziemców w żegludze. Według art. 149 nowej konstytucji właściciele, maklerzy, kapitanowie statków i załoga winna być w 2/3 urodzona w Brazylii. Pilotowanie w portach morskich, na jeziorach, rzekach mogą uprawiać tylko rodowici brazylianie. Kapitanowie statków pochodzenia nie brazylijskiego, dekretem rządu zostali zwolnieni jako emeryci. Transport towarów w żegludze trampowej, przybrzeżnej, zezwala się tylko statkom brazylijskim.

**Ruch w kanale Sueskim w r. 1937** przewyższył wszystkie dotychczasowe rekordy. W okresie tym przeszło przez kanał Sueski 6635 statków o p. 36.491.332 t., wobec 5.877 statków o 32.378.883 t. w r. 1936. Kwiecień ub. r. wykazał największy ruch miesięczny od czasu istnienia kanału.

### STREFY WOLNOCŁOWE W PORTACH MASSAUE I ASSAB

Gubernator Erytrei mianował komisję do zbadania możliwości utworzenia stref wolnocłowych w portach Massaua i Assab.

### WZROST TONAŻU MOTOROWCÓW FLOT SKANDYNAWSKICH

Norweski „Veritas“ podaje bardzo interesujące dane, dotyczące tonażu statkow motorowych i parowców handlowych flot skandynawskich. Ogólny tonaż na 1. I. 1938 przedstawia się następująco:

| | mot. | par. | Udz. mot. |
|---|---|---|---|
| Norwegia | 2.547.313 | 1.876.336 | 58% |
| Szwecja | 589.009 | 871.269 | 40% |
| Dania | 533.273 | 568.822 | 48½% |
| razem ton: | 3.669.595 | 3.316.427 | 53% |
| światowy | 10.400.000 | 48.600.000 | 17½% |

jako tonaż pozostały.

Zwraca uwagę wysoki % tonażu motorowego flot skandynawskich — 53%, wobec 17½% flot wszystkich innych krajów.

Poza tym znajduje się w budowie 664.380 t. r. b., z tego 606.760 t. r. b. motorowców i tylko 57.620 t. r. b. parowców. Nie długo flota państw skandynawskich posiadać będzie ok. 60% motorowców, i będzie to najnowocześniejsza flota świata.

### FLOTA MIAST NORDYCKICH

Według rocznego raportu norweskiego „Veritas“ następujące miasta nordyckie posiadają największe floty, obejmujące statki 100 TRB i powyżej; jednocześnie wykazany jest tonaż motorowy oraz wzrost lub spadek tonażu w roku 1937 w stosunku do r. 1936:

| | ogółem | | w tym motorowców | | wzrost lub spadek |
|---|---|---|---|---|---|
| | statków | TRB. | statków | TBR. | w 1937 r. |
| Oslo | 486 | 1 613 100 | 217 | 1 146 994 | + 137 952 |
| Bergen | 361 | 601 164 | 71 | 320 988 | + 34 388 |
| Köpenhamn | 329 | 716 727 | 81 | 383 034 | + 11 919 |
| Göteborg | 258 | 569 751 | 70 | 331 640 | + 20 510 |
| Tönsberg | 115 | 481 901 | 58 | 348 367 | + 23 240 |
| Stockholm | 288 | 433 113 | 57 | 183 285 | — 7 270 |
| Haugesund | 150 | 315 914 | 28 | 151 116 | + 11 254 |
| Sandefiord | 94 | 215 845 | 14 | 103 542 | + 16 723 |
| Hälsingborg | 95 | 150 573 | 1 | 212 | — 2 921 |
| Arendal | 53 | 150 271 | 13 | 79 149 | + 11 164 |
| Stavanger | 69 | 144 816 | 14 | 97 745 | + 19 351 |
| Farsund | 35 | 113 228 | 5 | 35 644 | — 2 602 |
| Esbjerg | 73 | 116 304 | 12 | 31 807 | + 8 670 |
| Kristiansand | 33 | 104 271 | 8 | 53 354 | + 21 061 |
| Larvik | 23 | 63 013 | 6 | 41 751 | — 3 217 |
| Trelleborg | 25 | 71 580 | 8 | 48 291 | + 7 330 |

### AUSTRALIA INTERESUJE SIĘ POLSKIMI ARTYKUŁAMI

Przebywającemu od kilku tygodni w Australii wysłannikowi eksportowemu Izby Przemysłowo - Handlowej w Warszawie udało się zainteresować szereg poważnych domów importowych australijskich polskimi artykułami. Szereg firm udzieliło próbnych zamówień m. in. na papier ofsetowy, przędzę ze sztucznego jedwabiu, oraz zażądały ofert na szereg artykułów.

28 stycznia b. r. odpłynął z Gdyni do Australii pierwszy bezpośredni statek zabierając ładunek bindrów. Jest to również zamówienie uzyskane za pośrednictwem wysłannika eksportowego Izby Warszawskiej.

### OBROTY TOWAROWE GŁÓWNYCH PORTÓW KONTYNENTU EUROPEJSKIEGO W 1937 R.

| Port | Przywóz t. | Wywóz t. | Obrót. og. t. |
|---|---|---|---|
| Rotterdam | 22.440.107 | 19.912.505 | 42.352.612 |
| Antwerpia | 14.312.351 | 14.119.006 | 28.431.357 |
| Hamburg | 16.669.000 | 8.589.000 | 25.258.000 |
| Marsylia | 6.952.370 | 2.673.592 | 9.625.962 |
| Gdynia | 1.718.004 | 7.288.173 | 9.006.177 |
| Szczecin | 4.800.000 | 3.400.000 | 8.200.000 |
| Le Havre | 5.648.322 | 2.181.892 | 7.830.214 |
| Gdańsk | 1.515.929 | 5.684.849 | 7.200.778 |
| Oslo 1936/37 | 1.500.000 | 451.995 | 1.951.995 |
| Tallinn | 378.469 | 374.935 | 753.000 |
| Brema | 3.300.000 | 4.753.000 | 8.053.000 |

### NOWY PORT W TEL-AVIVIE

21 lutego br. otwarty został na Linii Palestyńskiej, do którego zawijać będzie s/s „Polonia" T-wa Gdynia—Ameryka L. Ż. Pierwszy raz zawinie do Tel-Aviv 23 lutego br.

Zawijanie „Polonii" do nowego portu związanego z emigracją z Polski, przyczyni się niewątpliwie do wzmożonego ruchu na Linii Palestyńskiej i to nie tylko pasażerskiego, ale i towarowego.

### POLSKO-HOLENDERSKIE OBROTY TOWAROWE W 1937 R.

Wg. danych Urzędu Statyst. w Hadze, polsko-holenderskie obroty towarowe w r. ub. zwyżkowały wobec 1936 r. wynoszą: (w miln. flor. — w nawiasach dane za 1936 r.): import z Polski do Holandii 24,9 (16,7), eksport z Holandii do Polski 19,0 (11,5), saldo dla Polski 5,9 (5,2).

# WIADOMOŚCI CELNE I TRANSPORTOWE

### ZNACZNE ROZSZERZENIE OKRESU SKŁADOWANIA W POLSKIEJ TARYFIE WEWNĘTRZNEJ

Polska taryfa wewnętrzna część II zeszyt 3 dział B par. 11 została z dniem 15 lutego 1938 r. rozszerzona: zboże w ziarnach i rośliny strączkowe, jaja i drzewo (dowiezione do portów na podstawie taryf specjalnych i wyjątkowych) mogą być składowane w porcie gdańskim przez okres 24 miesięcy bez niekorzyści taryfowych. Okres składowania został za tym podwyższony o 12 miesięcy.

### NOWA TARYFA DLA PRZESYŁEK W KOMUNIKACJI Z BUŁGARIĄ

Z dniem 1 lutego bież. roku została wprowadzona taryfa aneksowa do polsko - rumuńskiej taryfy związkowej, która obowiązuje dla komunikacji między rumuńsko-bułgarskimi stacjami granicznymi Giugriu port i Boteni a portami morskimi Gdańsk/Gdynia, polskimi stacjami wewnętrznymi, polskimi stacjami granicznymi do Łotwy i Niemiec. Powyższa taryfa zawiera dwie pozycje, mianowicie pozycję 211 dla wywozu z Bułgarii i poz. 212 dla przywozu. Taryfa wywozowa 211 obowiązuje dla przesyłek jabłek, gruszek, śliwek, winogron, orzechów, tytoniu, skór i jaj, przy czym przewożenie ustalone jest w walucie polskiej.

W związku z wydaniem powyższej taryfy czasopismo „Der Schiffsfrachtendienst" przytacza pod nagłówkiem „Nadzwyczajna aktywność Polski w Bułgarii" stawki porównawcze dla przesyłek kierowanych do Gdańska/Gdyni i do Hamburga. Według powyższego zestawienia przewoźne za tytoń wynosi zł 12,69, czyli 5,98 RM dla przesyłek 5 tonowych oraz zł 9,68 czyli 4,56 RM dla przesyłek 10 i 15 tonowych, podczas gdy przewoźne od stacji granicznej Caribrod do Hamburga wynosi 8,48 RM dla przesyłek 15 tonowych. Stawka polska dla przesyłek owoców wynosi zł 8,14 czyli 3,83 RM za 100 kg (10-tonowa) wobec stawki niemieckiej 7,12 RM. Wobec nadzwyczajnej konkurencyjności stawek polskich zapowiada powyższe czasopismo przejęcie tych stawek przez koleje niemieckie drogą tak zwanej Auslobung. Jest jednakże wątpliwym, czy koleje niemieckie będą mogły przejąć tak niskie stawki, które przyczynią się niewątpliwie do ożywienia obrotów tranzytowych przez porty polskie.

### OPŁATY POSTOJOWE POWSTAŁE WSKUTEK SPÓŹNIONEGO PRZYBYCIA STATKÓW MORSKICH

Nowe wydanie paragrafu 24 Polskiej Taryfy Towarowej część II, zeszyt 3 zawiera nowe postanowienia w ważnej dla ruchu morskiego portu gdańskiego sprawie opłat postojowych powstałych wskutek spóźnionego przybycia statku morskiego (hawaria, burza lub inne atmosferyczne przeszkody).

Do dnia 14. II. 38 Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Toruniu mogła zwrócić opłaty postojowe, najwyżej jednakże za 72 godziny na podstawie paragrafu 24 a i b.

Po nowym wydaniu powyższego paragrafu ograniczenie to obowiązuje tylko dla paragrafu 24 b (wyrównanie w nadzwyczajnych wypadkach), natomiast już nie dla paragrafu 24 a.

### DALSZE UDOGODNIENIA DLA PRZESYŁEK MORSKICH W KOMUNIKACJI Z POLSKĄ WZGL. DLA TRANZYTU PRZEZ POLSKĘ.

Z dniem 5. II. 1938 r. rozszerzone zostały rozporządzenia polskiej taryfy towarowej II/1 par. 30, które doznały również bardzo ważne udogodnienia dla obrotu morskiego w porcie gdańskim. Taryfa specjalna i wyjątkowa może być zastosowana również w komunikacji przez Gdańsk dla 12 państw, z którymi zawarto umowy handlowe (Austria, Czechosłowacja, Węgry, Bułgaria, Italia, Dania, Estonia, Finlandia, Holandia, Portugalia i Szwecja). Udogodnienia te będą zastosowane w następujący sposób:

1) Od stacji portowych w Gdańsku do stacji włączonej do taryfy specjalnej, a leżącej na drodze przewozu — według klasy zasadniczej; a od tej stacji do stacji przeznaczenia — według tar. spec. ustanowionej dla wywozu z Polski towarów tego samego rodzaju.

2) a) Od punktu granicznego wejściowego do stacji włączonej do taryfy specjalnej, a leżącej na drodze przewozu — według klasy zasadniczej; a od tej stacji do stacji portowych w Gdańsku — według taryfy specjalnej ustanowionej dla wywozu z Polski towarów tego samego rodzaju przez Gdańsk.

b) Od stacji portowych Gdańsk do stacji włączonej do taryfy specjalnej, a leżącej na drodze przewozu — według taryfy specjalnej, obowiązującej na przywóz towarów tego samego rodzaju do Polski przez stacje portowe w Gdańsku; a od tej stacji do punktu granicznego wyjściowego — według klasy zasadniczej.

### NOWA INSTRUKCJA OBROTU TOWAROWEGO

Została ogłoszona nowa instrukcja komisji obrotu towarowego, mająca na celu usystematyzowanie dotychczas obowiązujących przepisów, oraz uproszczenia systemu kontroli w dziedzinie obrotu towarowego. Nowa instrukcja zawiera szereg przepisów, dotyczących warunków doręczania zaświadczeń walutowych, kontrolę waluty eksportowej, oraz omawia opłaty i przepisy porządkowe. Kontrolę wpływu waluty eksportowej i rozliczeń eksporterów prowadzi Polski Instytut Rozrachunkowy, który korzysta — na zlecenie komisji obrotu towarowego — z pomocy instytucyj, upoważnionych do doręczania zaświadczeń walutowych. Celem usprawnienia kontroli waluty eksportowej P. I. R. współpracuje ściśle z komisją dewizową i bankami dewizowymi.




### 18-LETNIA ROCZNICA

W dniu 10 lutego br. w całej Polsce obchodzono 18-letnią rocznicę odzyskania dostępu do morza, a szczególnie uroczyście obchodzono tę rocznicę w Gdyni i na wybrzeżu.

Już w przeddzień — miasto i port zostały bogato udekorowane flagami o barwach narodowych. Na polskich statkach handlowych, stojących w porcie, zarządzono galę banderową.

Na Oksywiu 9 bm. w obecności dowódcy floty kontradmirała Unruga odbył się uroczysty apel.

10 bm. rano odprawiona została uroczysta Msza św., na której oprócz przedstawicieli marynarki wojennej, obecni byli: komisarz Rządu Sokół, dyrektor Urzędu Morskiego Łęgowski oraz liczni przedstawiciele społeczeństwa.

Po mszy św. odbyła się uroczysta akademia, wieczorem w kasynie oficerów floty na Oksywiu reprezentacyjny bal floty.

W dniu 13. II. Liga Morska i Kolonialna urządziła obchód 18-letniej rocznicy, przy udziale społeczeństwa. Rano odprawione zostało uroczyste nabożeństwo, po którym organizacje ze sztandarami i orkiestrą marynarki wojennej udały się do sali kina „Morskie Oko“ na akademię. Akademię zagaił prezes obwodu Ligi Morskiej i Kolonialnej inż. Gierdziejewski, po czym przemówił dyr. Andrzej Wachowiak. W dłuższym przemówieniu podkreślił on wielkie nasze osiągnięcia na wybrzeżu i w dziedzinie morskiej, w żegludze oraz w rozbudowie floty handlowej i wojennej, która stanowi silną podstawę obrony Rzeczypospolitej od strony morza. Następnie mówca poruszył sprawę stosunku władz gdańskich do Polski, podkreślając jednolite stanowisko społeczeństwa polskiego w sprawie Gdańska. Cytując słowa Marszałka Piłsudskiego, mówca wskazał na to, iż musimy dążyć wszystkimi siłami i środkami do stworzenia silnej mocarstwowej Polski, która 18 lat temu usadowiła się na wybrzeżu. Dyrektor Wachowiak zakończył swoje przemówienie okrzykiem na cześć Rzeczypospolitej Prezydenta prof. Mościckiego i Rządu. Na zakończenie zebrania prezes Ligi Morskiej i Kolonialnej inż. Gierdziejewski wręczył zasłużonym działaczom LMK. odznaki za pracę nad popularyzacją zagadnień morskich.

Wieczorem na dworcu morskim odbył się bal dla marynarzy.

### LAUREAT TEGOROCZNEJ NAGRODY NAUKOWO - LITERACKIEJ M. GDYNI

Odbyło się tu uroczyste wręczenie nagrody naukowo-literackiej im. St. Żeromskiego m. portowego Gdyni, za rok 1937 i 1938. Nagrodę za rok 1937 otrzymał za całokształt pracy naukowej Instytut Bałtycki w Gdyni, a za r. 1938 prof. Uniw. J. Kazimierza we Lwowie dr Adam Szelągowski, za całokształt pracy w dziedzinie dziejowych zagadnień bałtyckich.

Wręczenie nagrody naukowej m. Gdyni Instytutowi Bałtyckiemu zbiegło się z 12-leciem istnienia Instytutu, a 10-leciem faktycznej działalności.

Poniżej podajemy w streszczeniu przemówienie Generalnego Sekretarza Instytutu mgr J. Bieniasza, wygłoszone podczas wręczania nagrody, charakteryzujące działalność tej placówki.

Idea morska stała się dziś jedną z naczelnych idei wychowawczych społeczeństwa polskiego, wskazującą mu drogę do mocarstwowości. Jeżeli publikacje Instytutu odegrały w tym przeobrażeniu oblicza narodu rolę jednego z bodźców — jest to dowodem, że dobrze spełniły swoje zadanie. Nie gdzie indziej także, tylko w murach Instytutu twórca Gdyni, min. Kwiatkowski rzucił doniosłe w skutkach hasło: „Frontem do morza“. Dorobek wydawniczy Instytutu liczy — już obecnie przeszło 600 pozycyj, a w opracowaniu jego wzięło udział 350 autorów polskich i obcych. Mimo wielkiej ilości i różnorodności publikacyj Instytutu — są one przepojone jedną wspólną ideą, zawartą lapidarnie w haśle Instytutu „In mari via tua“. Czy to będzie zagadnienie obrony polskiego stanu posiadania na Pomorzu, czy zbliżenie naukowo - kulturalne z państwami regionu bałtyckiego, a w szerszym ujęciu ze światem zachodnioeuropejskim i anglosaskim, czy przeciwdziałanie wpływom szkodliwej obcej propagandy i szerzenie znajomości polskiego dorobku naukowego na terenie międzynarodowym — wszystkie te obszerne dziedziny zagadnień podporządkowane są jednej wielkiej idei ugruntowania stanowiska Polski nad Bałtykiem i zapewnienia jej poprzez morze swobodnej wymiany handlowej z najdalszymi ośrodkami świata. Ta właśnie idea wskazywała nam cel i kierunek działania.

### KOMISJA SEJMOWA W PORCIE

21 bm. przybyła do Gdyni Komisja sejmowa, razem około 20-tu posłów, pod przewodn. posła Madeyskiego, celem zapoznania się z warunkami pracy robotników w porcie, w związku z projektowaną nowelizacją „ustawy o pracy robotników portowych“.

Przybyłym posłom i senatorom towarzyszyli przedstawiciele Min. Pracy i Op. Sp. i Min. P. i H. na czele z gen. inspektorem pracy Klott‘em i nacz. wydz. portowego inż. Bomasem. Podczas pobytu w Gdyni Komisja odbyła konferencję w Urzędzie Morskim, gdzie wysłuchała referat o organizacji robotników portowych, a następnie zapoznała się z pośrednictwem portowym oraz warunkami parcy przy przeładunku węgla, drzewa, bawełny i drobnicy.

Po południu odbyła się druga część konferencji, z udziałem przedstawicieli pracodawców i związków robotniczych.

W konferencjach tych wzięli również udział dyrektor Urz. Morsk. inż. S. Łęgowski, komisarz Rządu mgr F. Sokół, dyr. Funduszu Pracy inż. Sieradzki i miejscowy inspektor Pracy.

### NOWA FIRMA MAKLERSKA W GDYNI

W styczniu br. powstała w Gdyni nowa firma maklerska **M. Z. Cedro i Ska Spółka z o. o.**

Firma ta otrzymała agenturę frachtową firmy Polski Eksport Żelaza Sp. z o. o. w Katowicach, dzięki czemu ośrodek dyspozycyjny w zakresie frachtowania produktów hutniczych został przeniesiony z Katowic do Gdyni.

**Firma M. Z. Cedro i Ska Spółka z oo.** otrzymała również agentury na Polskę:
**Hamburg—Amerika Linie,**
**Woermann — Linie A. — G.,**
i **Deutsche Ost—Afrika Linie.**

Kierownikiem i współwłaścicielem firmy jest p. **Zygmunt Cedro,** były długoletni kierownik linii regularnych w firmie Żegluga Polska S. A., Gdynia.

### „MORTRANS“ SP. Z O. O.

W Gdyni powstała z końcem 1937 r. nowa firma ekspedycyjna „Mortrans“

Sp. z o. o. przy ul. Świętojańskiej 18, w Gdyni, której współwłaścicielami są b. kier. firmy A. Zadrożny w Gdyni p. J. St. Sawicki oraz p. K. R. Kowalski.

Firma „Mortrans“ posiada generalne przedstawicielstwo światowej firmy ekspedycyjnej Mory & Co. Londyn, Paryż.

## MAGISTRALA ŚLĄSK—BAŁTYK

W dniu 22. II. bm. odbyło się w Gdyni uroczyste przejęcie przez Polsko - Francuskie Towarzystwo Kolejowe „Śląsk - Bałtyk“ od P. K. P. eksploatacji linii kolejowej, łączącej Śląsk z Gdynią.

W związku z tym przybyli z Warszawy pociągiem specjalnym minister Komunikacji Ulrych, ambasador francuski Noel, wiceminister Komunikacji Piasecki, członkowie zarządu i dyrekcji Towarzystwa Kolei „Śląsk - Bałtyk“ z wiceministrem skarbu Morawskim, zarządcą delegowanym Andre Petel, wiceprezesem Towarzystwa Brizon i dyrektorem Barylskim na czele. Poza tym wzięli udział dyrektorzy departamentów i wyżsi urzędnicy ministerstwa komunikacji, Skarbu, M. S. Z. oraz ambasady francuskiej w Warszawie z dyrektorami Banku Polskiego Michalskim i Nowakiem, Baczyńskim z B. G. K. oraz wielu innych przedstawicieli kapitału francuskiego, zaangażowanego w budowie magistrali Śląsk—Bałtyk.

Po przywitaniu na dworcu przez władze miejscowe, goście zwiedzili miasto i port, po czym odjechali na bankiet do Domu Zdrojowego, w którym wzięli udział: wojewoda pomorski Raczkiewicz, komisarz Rządu w Gdyni mgr Sokół, dowódca marynarki wojennej kontradmirał Unrug.

Na bankiecie wygłosili przemówienia: prezes Towarzystwa Brizon, minister Ulrych i ambasador Noel.

## NOWA LINIA GDYNIA—OSLO

Firma maklerska Teofil Gugółka sp. z o. o. otworzyła nową regularną linię: Gdynia—Gdańsk—Oslo. Pierwszy statek nowootwartej linii s/s „Runo“ ładował w Gdyni 9/II.

## ZEBRANIE ZARZĄDU MORSKIEGO INSTYTUTU RYBACKIEGO

W dniu 12 bm. odbyło się w Gdyni zebranie Zarządu Morskiego Instytutu Rybackiego. Na zebraniu tym rozpatrywana była sprawa ogólnego położenia rybołówstwa oraz akcji pomocy rybakom, również sprawa budowy kutrów rybackich.

## UTWORZENIE EKSPOZYTURY PAŃSTWOWEGO INSTYTUTU EKSPORTOWEGO W GDYNI

Zarządzeniem ministra Przemysłu i Handlu utworzona zostanie przy Urzędzie Morskim w Gdyni ekspozytura Państwowego Instytutu Eksportowego. Ma ona rozpocząć swoją działalność z dn. 1 kwietnia r. b.

## WYCIECZKA STUDENTÓW NIEMIECKICH W GDYNI

12. II. z Królewca przyjechała do Gdyni wycieczka studentów niemieckich pod kierownictwem p. Utsch'a. Uczestnicy wycieczki zwiedzili port i jego urządzenia w towarzystwie przedstawiciela Urzędu Morskiego a następnie udali się w podróż powrotną do Gdańska.

## GOŚĆ ŁOTEWSKI W GDYNI

23 bm. przybył do Gdyni p. Karlis Meinerts, naczelnik Wydziału Żeglugowego łotewskiego Ministerstwa Skarbu z Rygi. Gość łotewski złożył wizytę w Urzędzie Morskim, a następnie zwiedził szczegółowo port, interesując się specjalnie jego urządzeniami.

## DZIENNIKARZ WĘGIERSKI W GDYNI

Dnia 22 bm. bawił w Gdyni dziennikarz węgierski p. Michał Loewe-Leval, przedstawiciel codziennego pisma „A. Töke“ z Budapesztu. Gość węgierski zwiedził port i jego urządzenia oraz odbył rozmowę na tematy gospodarcze z przedstawicielami Urzędu Morskiego, Izby Przemysłowo-Handlowej Polsko-Węgierskiej, oraz konsulem węgierskim w Gdyni p. dyr. Gieysztorem.

## 7 MILIONÓW GODZIN PRACY PRZY PRZEŁADUNKU W PORCIE GDYŃSKIM

W związku z powiększeniem się obrotów portowych nastąpił wzrost zatrudnienia robotników przy przeładunku towarów.

W roku 1937 przy przeładunku przepracowano 935.046 dniówek, co stanowi 6.874.829 godzin pracy. W porównaniu z rokiem 1936 nastąpił wzrost o 13,5%, w którym przepracowano 820.866 dniówek, co stanowiło 6.061.033 godzin pracy.

## NOWE PRZEDSIĘBIORSTWA DLA POŁOWÓW DALEKOMORSKICH W GDYNI

Nowopowstała firma dla połowów śledzi na Morzu Północnym — „Korab“ przystąpi w tegorocznym sezonie do budowy pierwszej części magazynu dla własnych potrzeb. W roku następnym wybudowana ma być w Gdyni druga połowa magazynu; stanąć on ma w porcie rybackim w Gdyni. Obok powstałej firmy „Korab“ organizuje się w Gdyni nowe przedsiębiorstwo dla połowów dalekomorskich pod nazwą „Albatros“.

## AMERYKANIE WOLĄ PODRÓŻOWAĆ MOTOROWCEM POLSKIM

M/S „Piłsudski“ odbywający wycieczki w Ameryce, cieszy się wśród Amerykanów dużym powodzeniem. Mimo konkurencyjnych statków miejscowych, m/s „Piłsudski“ nie odczuwa braku pasażerów. Amerykanie czują się lepiej na polskim motorowcu, niż na innych statkach.

Przed kilku dniami m/s „Piłsudski“ wyruszył z nową wycieczką amerykańską, zabierając na swym pokładzie kilkuset pasażerów.

## PRZEWOZY MORSKIE POLSKICH PRZEDSIĘBIORSTW ŻEGLUGOWYCH W R. 1937

W r. ub. polskie przedsiębiorstwa żeglugowe wykazały dalszy wzrost aktywności. Przewozy towarów zwiększyły się z 1.428 tys. ton w r. 1936 do 1.790 tys. ton czyli o przeszło 25% w r. 1937. Z sumy tej przypada na przewozy trampowe 1.052 tys. ton, a na linie regularne 733 tys. ton.

Największe ogólne przewozy wykazuje „Żegluga Polska“ S. A., a największy ich wzrost — Towarzystwo „Gdynia—Ameryka“ L. Ż.

Na podstawie wzrostu przewozów i wzrostu frachtów w r. 1937, można szacować zarobek brutto polskiej floty handlowej za przewóz towarów na sumę przeszło 30 mil. złotych, a za przewóz pasażerów i turystów około 20 mil. złotych, łącznie więc około 50 mil. złotych.

## Z PRAC F-Y „POMORZE“

Utworzone w połowie 1937 r. T-wo Połowów Dalekomorskich „Pomorze“ coraz więcej rozwija swoją działalność, wprowadzając na swych statkach wyrób tranu na morzu, oraz solenie śledzi.

Połowy T-wa „Pomorze“ odznaczają się różnorodnością ryb, i starają się pod każdym względem zaspokoić potrzeby rynku krajowego, zmniejszając import towarów rybnych. Dlatego hasło „jedz ryby morskie“ musi być stosowane w całej Polsce.

# INWESTYCJE

## INWESTYCJE PORTU GDYŃSKIEGO ZA MIESIĄC STYCZEŃ 1938 R.

W przeciągu stycznia wykonano w porcie gdyńskim następujące inwestycje:

**Roboty drogowe.** Na ul. Waszyngtona wykonano robót ziemnych 100 m³, zabrukowano 450 m² jezdni, oraz ułożono 60 m. b. kanalizacji deszczowej. Na nabrzeżu Belgijskim wykonano 100 m³ robót ziemnych oraz zabrukowano 600 m² placu.

**Budowle naziemne.** Przy budowie magazynu nr. 9 w strefie wolnocło-

wej ukończono układanie podłóg i ramp, zawieszono bramy parteru, wykonano mury piętra i rozpoczęto krycie dachu; przy budowie magazynu nr. 10 na nabrzeżu Rumuńskim nawieziono ziemię pod podłogę w sekcji I-ej oraz rozpoczęto montaż estakady; przy budowie domu dla urzędników przy ul. Gabr. Chrzanowskiego wykonano ścianki działowe na III ptr., więźbę i pokrycie dachu, opierzenie i rynny; przy budowie domu dla kranistów na ul. Węglowej wstawiono drzwi, okna żelazne w klatkach schodowych, wykonano tynki wewnętrzne w klatkach schodowych oraz pomalowano stolarkę; przy budowie warsztatu dla elektrowni portowej na ul. Warsztatowej wykonano mury budynku i pokryto dachem.

Przy budowie Stacji Morskiej na molo południowym wykończono w stanie surowym część, przeznaczoną dla muzeum; przy budowie magazynu fy. „Bananas" na ul. Polskiej wykonano mury parteru oraz szalowanie i zbrojenia dla stropów nad parterem; przy budowie warsztatów i biur Morsk. Inst. Rybackiego na ul. Waszyngtona wykonuje się roboty tynkarskie; przy budowie magazynu fy. „Bloomfiels" na nabrz. Angielskim wykonano mury parteru części biurowej oraz wiązary dachowe nad magazynem; przy budowie gmachu dla arbitrażu bawełny na ul. Żeromskiego ukończono prace w stanie surowym.

**INWESTYCJE ELEKTRYCZNE W R. 1937**

W r. 1937 w dziale elektrycznym wykonano w porcie:

Ułożono kabel telefoniczny i oświetleniowy w rurach betonowych na molo Południowym oraz ustawiono i przyłączono słupy oświetleniowe uliczne na nabrz. Pomorskim. Ułożono rury betonowe, wybudowano studzienki kablowe i założono kable telefoniczne od Urzędu Morskiego do ul. Indyjskiej. Ułożono kabel i przyłączono słupy oświetleniowe na ul. Rumuńskiej. Wybudowano lampy sygnałowe na poszczególnych nabrzeżach. Ułożono kabel od IV-ej stacji transformatorowej do nabrz. Czechosłowackiego dla zasilania gniazd dźwigowych wzdłuż tego nabrzeża. Rozbudowano sieć telefoniczną oraz alarmowo-pożarniczą.

**POWIĘKSZENIE ILOŚCI DŹWIGÓW NA NABRZ. POLSKIM**

Na nabrzeżu Polskim pomiędzy Chłodnią Portową a magazynem Nr 3 ustawione zostały 2 dźwigi półportalowe o nośności 3 t. Dźwigi te zostały uprzednio zdjęte z nabrz. Stanów Zjednoczonych i następnie przerobione w Stoczni Gdańskiej z półportalowych na portalowe. W ten sposób nabrzeże Polskie wyposażone jest obecnie w 19 sztuk dźwigów, które obsługują jedną z najbardziej ruchliwych części portu, zwłaszcza w dniach przeładunku bekonów.

**WZROST TONAŻU POLSKIEGO W PORCIE GDAŃSKIM W R. 1937**

W ruchu statków w 1937 r. przeszło przez port gdański 526.293 trn wobec 478.116 trn w 1936 r. pod banderą polską. Wzrost tonażu polskiego wyniósł zatym 48.177 trn, czyli okrągło 10%.

**WYWÓZ WĘGLA EKSPORTOWEGO PRZEZ PORT GDAŃSKI W R. 1937**

W 1937 r. opuściło port gdański z ładunkiem węgla ogółem 1.347 statków, które wywiozły 2.907.478 ton. Najważniejszymi krajami wywozu węgla były: Francja — 999.870 ton, Szwecja — 824.037 ton, Włochy — 317.635 ton, Belgia — 239.578 ton, Dania — 137.962 ton, Holandia — 99.599 ton i Norwegia — 55.975 ton.

**NOWA LINIA REGULARNA GDAŃSK — SZWECJA PÓŁNOCNA**

Staraniem Tow. Żeglugowego Bergtrans uruchomiona zostanie nowa linia regularna Gdańsk—Szwecja Północna. Pierwszy odjazd z Gdańska do portów Sundsvall—Hernösand — Oernsköldwik — Holmsund — Skeleftea — Lulea nastąpi w kwietniu b. r. W razie potrzeby, statki tej linii będą zawijały i do Gdyni.

**POGŁĘBIANIE SZLAKÓW ŻEGLOWNYCH PORTU GDAŃSKIEGO**

Rada portu postanowiła pogłębić szlak żeglowny portu gdańskiego od wjazdu do portu aż do cyplu Holmu do głębokości 11 m. Prace zostały zapoczątkowane przed kilku tygodniami. Obecnie pracują dwie dragi ssące na przestrzeni od Wisłoujścia do Urzędu Budownictwa Portowego. Wydobyta ziemia wywożona jest do głębokich miejsc w zatoce Gdańskiej. Przy niesprzyjającej pogodzie wydobyta ziemia przenoszona jest za pomocą urządzeń rurowych na wybrzeże Westerplate. Prace pogłębiarskie mają być ukończone w roku bieżącym.

# GDAŃSK

**OGÓLNY OBRÓT PORTU GDAŃSKIEGO W STYCZNIU R. B.**

wyniósł 580.663 t., w tym import 119.640 ton i eksport 461.023 ton. W stosunku do stycznia r. 1937 zaznaczył się poważny wzrost po stronie importu, wskutek zwiększonego przywozu rud żel., natomiast silny spadek eksportu spowodowany był silnym zmniejszeniem się wywozu drzewa i zboża.

**RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM W STYCZNIU RB.**

Przybyło do portu 450 (381) statków, o ogólnej pojemn. 340.045 trn (279.348); opuściło port gdański 452 (414) statków, o pojemn. 341.077 trn (304.378). W nawiasach za styczeń 1937.

**EKSPORT MATERIAŁÓW OPAŁOWYCH PRZEZ PORT GDAŃSKI W STYCZNIU R. B.**

W styczniu r. b. wyszło z portu gdańskiego 113 statków z ładunkiem 241.471 ton węgla oraz 25 statków z ładunkiem 35.201 ton koksu. Większość transportu skierowana była do Francji i Szwecji.

**WZROST PRZYWOZU RUD DO PORTU GDAŃSKIEGO**

Wzrost przywozu rud do portu gdańskiego w miesiącu styczniu na przestrzeni lat 1934—37 nie był zbyt wysoki z uwagi na warunki żeglugowe w portach północnej Szwecji. W m-cu styczniu poszczególnych lat przywieziono do Gdańska następujące ilości rud: 1934 — 12.238 t., 1935 — 18.135 t., 1936 — 39.488 t., 1937 — 39.138 t.. Natomiast w styczniu rb. przywieziono 84.385 t., co pozostaje w związku z łagodną zimą oraz z wzrostem przywozu rud z innych państw, jak np. Afryki i Ameryki.

**EKSPORT DRZEWA PRZEZ GDAŃSK W 1937 R.**

Eksport drzewa przez Gdańsk w r. ub. rozwijał się bardzo korzystnie pomimo, że natrafiano przy wywozie na pewne trudności, powodowane bądź dużym wahaniem cen, bądź też zmienną sytuacją na rynku frachtowym, który wykazywał niejednokrotnie nagłe i znaczne podwyżki opłat za przewóz do szeregu portów.

Porównawczo eksport drzewa z Gdańska kształtował się w ciągu ostatnich kilku lat w sposób następujący: w 1934 r. — 1.008.975 ton, w 1935 r. — 766.592 ton, w 1936 r. — 975.216 ton i w r. 1937 — 1.181.480 ton.

Udział Gdańska w całym eksporcie drzewa z Polski wynosił w r. 1937 82½% i jest o 21% większy niż w r. 1936.

**UDZIAŁ GDAŃSKA W HANDLU ZAGRANICZNYM POLSKI**

przedstawiał się w r. 1937 następująco (w nawiasach dane za r. 1936): ogólny obrót 16,9% wartości i 31,7% ilości (18,6% i 30,9%), przywóz 21,7% ilości i 7,9% wartości (17,2% i 7,1%), wywóz 34,1% ilości i 26,4% wartości (34,1% i 29,8%).

**NOWY SILOS GDAŃSKI Z POCZĄTKIEM MARCA W RUCHU**

Nowowybudowany silos zbożowy Rady Portu przy Dworcu Wiślanym o pojemności 9.500 ton jest na ukończeniu. Z początkiem marca odbędą się próby urządzeń maszynowych.

**NOWY KONSUL W. BRYTANII W GDAŃSKU**

Pan Prezydent R. P. udzielił exequatur Edwardowi Henrykowi Geraldowi Shepherdowi, jako konsulowi generalnemu W. Brytanii w Gdańsku.




# STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA STYCZEŃ

## UWAGI OGÓLNE

**Ogólny obrót towarowy** za mies. styczeń 1938 r. wyniósł 801.616.5 ton wobec 669.862.9 ton w miesiącu styczniu 1937 r., 753.813.1 ton w miesiącu styczniu 1936 r. oraz 803.376.7 ton w miesiącu grudniu 1937 r.

Miesiąc sprawozdawczy wykazuje 19.7%-owy wzrost w porównaniu z mies. styczniem 1937 r., 6.3%-owy wzrost w stosunku do miesiąca stycznia 1936 r. oraz 0.2%-owy spadek w porównaniu z mies. grudniem 1937 r.

Jak z powyższego wynika, rok 1938 zaczął się w porcie gdyńskim bardzo poważnymi obrotami.

**Ruch statków** analogicznie do obrotów towarowych w porównaniu z ub. mies. grudniem 1937 r. wykazuje spadek pojemności statków na wejściu i wyjściu, wzrost natomiast ilości statków, które zawinęły względnie wyszły z portu.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w m. styczniu 1938 r. wyniósł 944.3 n. r. t. (985.4 n. r. t.). Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 54 (59). Średni postój statków wyniósł 55.5 godzin (48.7 godzin). Kolejność bander ukształtowała się następująco: Szwecja, Polska, Niemcy, Dania, Norwegia, Finlandia, Łotwa, Anglia, Włochy, Stany Zjedn. Am. P., Grecja, Estonia, Holandia, Z.S.R.R., W. M. Gdańsk, Jugosławia, Panama, oraz Francja.

Pierwsze cztery bandery pozostają bez zmian. Przegrupowały się: bandera norweska z 7-go miejsca na 5-e, bandera łotewska z 10-go na 7-e, bandera angielska z 5-go na 8-e, bandera włoska z 7-go na 9-e oraz amerykańska z 9-go na 10-e miejsce. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian.

**Obroty zamorskie** miesiąca sprawozdawczego wyniosły 801.573.5 ton, wobec 667.241.9 ton w miesiącu styczniu 1937 r., 748.668.5 ton w miesiącu styczniu 1936 r., oraz 795.794.2 ton w miesiącu grudniu 1937 r.

Obroty zamorskie miesiąca stycznia 1938 r. wykazują poważny 20.1%-owy wzrost w porównaniu z ub. mies. styczniem 1937 r., 7.1%-owy wzrost w stosunku do miesiąca stycznia 1936 r., oraz nieznaczny 0.7%-owy wzrost w porównaniu z m. grudniem 1936 r.

Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich w m. styczniu b. r. (801.573.5 ton) złożył się przywóz zamorski — 158.181.8 ton oraz wywóz zamorski — 643.391.7 ton.

**Przywóz zamorski** w mies. sprawozdawczym (158.181.8 t.) w porównaniu z przywozem zamorskim w m. styczniu 1937 r. (121.036.6 ton) wykazuje 30.7%-owy wzrost, w stosunku do mies. stycznia 1936 r. (97.117.1 ton) — poważny 62.9%-owy wzrost oraz w porównaniu z m. grudniem 1937 r. (176.337.1 t.) — spadek 10.3%-owy.

Spadek przywozu zam. w m. styczniu b. r. w porównaniu z m. grudniem ub. r. spowodowały przede wszystkim pozycje: nasion oleistych różnych — 3.893.6 t. (4.864.4 t.), owoców świeżych i suszonych — 4.359 t. (9.023.6 t.), orzechów i migdałów — 96.1 t. (296.1 t.), rud różnych i wypałków pirytowych — 10.220.8 t. (13.912.9 t.), pirytów — brak (2.060.2 t.), fosforytów — 16.409.6 t. (23.196.9 t.), bawełny — 9.174.5 t. (11.875.5 t.), złomu — 75.689.4 t. (81.639.7 t.), oraz miedzi — 1.618.2 t. (2.323.6 t.).

Wywóz zamorski w mies. sprawozdawczym (643.391.1 t.) wykazuje 17.7%-owy wzrost w porównaniu z m. styczniem 1937 r. (546.205.3 ton), 1.3%-owy spadek w stosunku do m. stycznia 1936 r. (651.551.4 ton) oraz 3.9%-owy spadek w porównaniu z wywozem m. grudnia 1937 r. (619.457.1 ton).

Spadek wywozu w m. styczniu b. r. w porównaniu z ub. m. grudniem 1937 r. spowodowały przede wszystkim pozycje: słodu — 580.9 t. (1.019.8 t.), bekonów — 1.577.8 t. (1.990.1 t.), jaj — 10.3 t. (1.226.9 t.), węgla kamiennego — 463.548.8 t. (466.523.5 t.), siarczanu amonu — brak (7.010 t.), soli potasowej — brak (410 t.), słupów i kopalniaków — 10.382.9 t. (14.207.5 t.), rur żeliwnych, żelaznych i stalowych — 932 t. (3.547.4 t.) oraz cynku i blachy cynkowej — 1.321.1 t. (3.012.7 ton).

W m. styczniu b. r. w porównaniu z ub. mies. grudniem 1937 r. **wzrosły pozycje przywozu:** śledzi — 7.126.4 t. (6.478.6 t.), tłuszczów zwierzęcych — 873.9 t. (602.7 t.), garbników — 783.6 t. (750.6 t.), skór — 3.179.6 t. (2.513.6 t.), wełny i odpadków — 1.856 t. (1.626.4 t.), juty — 1.451.6 t. (754.6 t.) oraz papieru — 1.250 t. (994.4 t.); **wywozu zaś:** masła — 985 t. (795.7 t.), cementu — 8.363.4 t. (3.986.5 t.), węgla bunkrowego — 68.792.7 t. (59.553.5 t.), koksu — 20.241 t. (11.223 t.), cukru — 4.620.6 t. (3.165.2 t.), makuchów — 1.111.5 t. (448 t.), drzewa tartego — 26.449.9 t. (7.513.7 t.), dykty — 1.212.3 t. (743.3 t.), papieru — 482.2 t. (220.1 t.), metali różnych — 6.723.8 t. (5.637.7 t.) oraz szyn kolejowych — 1.559.1 t. (brak).

**Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem** wykazuje wyłącznie jedyną pozycję 43 ton ryb, przywiezionych z połowów własnych.

**Obrotu z wnętrzem kraju drogą wodną** w m. styczniu b. r. wobec nie sprzyjających warunków atmosferycznych nie było.

**Ruch pasażerów** jak zwykle w tym okresie czasu bardzo słaby. Przyjechało bowiem 324 osób (414), wyjechało zaś 2.131 osób (1957).

## OBRÓT TOWARÓW *GOODS TURNOVER* TON

### 1. OBRÓT ZAMORSKI *(OVERSEAS TRAFFIC)*

### A. Przywóz *(imports)*

| Poz. tar. cel. | Styczeń *January* | Grudzień *December* |
|---|---|---|
| **Cały przywóz** | **158 181·8** | **176 337·1** |
| **I. Wytwory pochodzenia roślinnego** *(agricultural products)* | **16 849·5** | **17 492·7** |
| w tym m. in.: | | |
| 24-26. Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)* . . . | 3 893·6 | 4 864·4 |
| 30/12. Ryż surowy *(rice)* . | 5 699·— | 661·4 |
| 53-66. Owoce świeże i suszone *(fresh and dried fruits)* | 4 359·— | 9 023·6 |
| 69-72. Orzechy i migdały *(nuts and almonds)* . . . | 96·1 | 296·2 |
| 76. Kawa *(coffee)* . . . . | 290·3 | 362·5 |
| 78. Herbata *(tea)* . . . . . | 118·— | 112·7 |
| 80. Kakao *(cocoa)* . . . . | 304·5 | 309·3 |
| 81-82. Korzenie *(spices)* . | 109·8 | 127·6 |
| **II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego** *(live animals & animal products)* | **7 549·9** | **6 821·1** |
| 116-117. Śledzie *(herrings)* . | 7 126·4 | 6 478·6 |
| **III. Wytwory pochodzenia mineralnego** *(mineral products)* | **11 566·1** | **16 966·7** |
| 177. Rudy różne i wypałki pirytowe *(various ores and burn, pyrites)* . . . | 10 220·8 | 13 912·9 |
| 177/1c. Piryty *(pyrites)* . . | — | 2 060·2 |
| **IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych** *(wax, fats and oils of animal and vegetable origin exclusive of those specified)* | **1 307·3** | **1 232·—** |
| 205-214. Tłuszcze i oleje roślinne *(fats and oils of vegetable origin)* . . . . | 235·9 | 259·5 |
| 215-217-218. Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)* . . . . . | 873·9 | 602·7 |
| **V. Przetwory spożywcze, tytoń** *(foodstuffs, tobacco)* | **412·7** | **760·6** |
| 287. Makuchy *(oil cake)* . . | — | 13·— |
| 293-294/1, 2, 3, 6. Tytoń *(tobacco)* . . . . . . . . | 226·9 | 482·7 |
| **VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby** *(chemicals, pharmaceutic products, paints)* | **18 831·3** | **24 975·7** |
| 424-428. Garbniki *(tanning extracts)* . . . . . . . . | 783·6 | 750·6 |
| 473/3. Fosforyty *(phosphates)* | 16 409·6 | 23 196·9 |
| 477. Żużle Thomasa *(Thomas slag)* . . . . . . . | — | — |
| 479. Sól potasowa *(potassium salts)* . . . . . . . | — | — |
| **VII. Skóry, futra, wyroby skórzane** *(hides, furs, leather goods)* | **3 280·4** | **2 614·2** |
| 492-513. Skóry *(hides and skins)* . . . . . . . . . | 3 179·6 | 2 513·6 |

| Poz. tar. cel. | Styczeń *January* | Grudzień *December* |
|---|---|---|
| **VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich** *(raw textile materials and fabrics)* | **13 921·—** | **15 509·2** |
| 589-590-592. Wełna i odpadki *(wool and wool odds)* | 1 856·— | 1 626·4 |
| 606-609. Bawełna i odpadki *(cotton & cotton odds)* . | 9 174·5 | 11 875·5 |
| 624. Juta *(jute)* . . . . . . | 1 451·6 | 754·6 |
| **IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów** *(rubber & rubber goods)* | **776·4** | **768·6** |
| **X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie** *(wood, corkwood, wood products & baskets wares)* | **149·1** | **209·4** |
| **XI. Papier i wyroby z niego** *(paper & paper wares)* | **1 863·2** | **1 548·1** |
| 803, 809-816. Papier i odcinki papierowe *(paper and paper weste)* . . . . . . | 1 250·— | 994·4 |
| 794, 795. Celuloza *(cellulose)* | 553·7 | 536·9 |
| **XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane** *(stone, ceramic & glass wares)* | **38·5** | **49·3** |
| **XIII. Metale i wyroby z nich** *(metals & metal goods)* | **79 059·1** | **86 087·3** |
| 927. Żelastwo (złom) *(scrap iron)* . . . . . . . . . . | 75 689·4 | 81 639·7 |
| 977. Miedź *(copper)* . . . | 1 618·2 | 2 323·6 |
| **XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny** *(machinery, apparatus, electric products)* | **926·2** | **744·—** |
| **XV. Środki transportowe** *(means of transport)* | **1 161·6** | **406·4** |
| **XVI—XVII. Wagi, narzędzia, instrumenty, aparaty precyzyjne, naukowe, optyczne, maszyny do pisania, zegary, instrumenty muzyczne, broń i amunicja** *(balances, tools, instruments apparatus of precision, scientific apparatus, optical apparatus, typewriters, musical instruments)* | **380·5** | **70·2** |
| **XVIII—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione** *(Sundry goods non specified)* | **109·—** | **81·6** |

## B. Wywóz *(exports)*

| Poz. tar. cel. | Styczeń *January* | Grudzień *December* |
|---|---|---|
| **Cały wywóz** | **643 391·7** | **619 457·1** |
| **I. Wytwory pochodzenia roślinnego** *(agricultural products)* | **9 617·6** | **7 102·5** |
| 1. Pszenica *(wheat)* | — | 45·— |
| 2. Żyto *(rye)* | — | — |
| 9-16. Strączkowe *(siliguose)* | 39·7 | 30·— |
| 27/1-2. Mąka *(flour)* | — | 110·— |
| 27/3-32. Mąka pastewna i ryżowa *(feeding meal and rice flour)* | 73·9 | 25·1 |
| 35. Słód *(malt)* | 580·9 | 1 019·8 |
| **II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego** *(live animal & animal products)* | **2 958·7** | **4 719·2** |
| 121/3a. Bekony *(bacon)* | 1 577·8 | 1 990·1 |
| 125. Jaja *(eggs)* | 10·3 | 1 226·9 |
| 127. Masło *(butter)* | 985·— | 795·7 |
| **III. Wytwory pochodzenia mineralnego** *(mineral products)* | **566 903·7** | **547 543·6** |
| 154. Cement *(cement)* | 8 363·4 | 3 986·5 |
| 174. Sól kuchenna i przemysłowa *(edible & industrial salt)* | 15·— | 65·— |
| 180. Węgiel kamienny *(coal)* | 463 548·8 | 466 523·5 |
| 180. Węgiel bunkrowy *(bunker coal)* | 68 792·7 | 59 553·5 |
| 182. Koks *(coke)* | 20 241·— | 11 223·— |
| 197-200. Oleje i parafiny *(oils & paraffines)* | 0·7 | 12·1 |
| **IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych** *(wax, fats and oils of vegetable and animal origin exclusive of those specified)* | **64·1** | **26·4** |
| **V. Przetwory spożywcze, tytoń** *(foodstuffs, tobacco)* | **6 942·3** | **5 757.7** |
| 259-260. Cukier *(sugar)* | 4 620·6 | 3 165·2 |
| 287. Makuchy *(oil cake)* | 1 111·5 | 448·— |
| 288. Wytłoki buraczane *(residuum of beet)* | — | — |
| **VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby** *(chemicals, pharmaceutic products, paints)* | **1 201·4** | **8 810·5** |
| 299/18. Soda *(soda)* | 2·8 | — |
| 300/4. Siarczan amonu *(sulphate of ammonia)* | — | 7 010·— |
| 479. Sól potasowa *(potassium salts)* | — | 410·— |
| 480-482. Saletra *(Salpetre)* | — | — |
| **VII. Skóry, futra, wyroby skórzane** *(hides, furs, leather goods)* | **292·9** | **271·1** |

| Poz. tar. cel. | Styczeń *January* | Grudzień *December* |
|---|---|---|
| **VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich** *(raw textile materials and fabrics)* | **1 281·—** | **1 244·8** |
| 563-570, 576-588, 597-605, 613-622. Tkaniny *(textiles)* | 432·1 | 394·3 |
| **IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów** *(rubber, its substitute and rubber goods)* | **15·4** | **46·2** |
| **X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie** *(wood, corkwood, wood and cork goods, & basket-wares)* | **39 229·1** | **24 004·3** |
| 747/3, 4, 5. Słupy telegraficzne, kopalniaki i dłużyce *(telegraph poles & mining)* | 10 382·9 | 14 207·5 |
| 749-751, 753. Drzewo tarte *(Sawed timber)* | 26 449·9 | 7 513·7 |
| 752. Podkłady kolejowe (progi) *(sleepers)* | — | — |
| 757/3. Klepki *(staves)* | 88·1 | 23·5 |
| 772-773. Forniery i dykty *(veneers & plywoods)* | 1 212·3 | 743·3 |
| **XI. Papier i wyroby z niego** *(paper & paper wares)* | **746·3** | **701·6** |
| 792, 803, 809-819, 826. Papier i obcinki papierowe *(paper and paper weste)* | 482·2 | 220·1 |
| 794, 795. Celuloza *(cellulose)* | — | — |
| **XII. Wyroby kamieniarskie ceramiczne, szklane** *(stone-ware, ceramic goods and glass-ware)* | **65·2** | **40·2** |
| **XIII. Metale i wyroby z nich** *(metals & metals products)* | **11 897·3** | **15 938·—** |
| 925, 926, 927, 928-931, 966, 977-981. Metale różne *(various metals)* | 6 723·8 | 5 637·7 |
| 932/1. Szyny kolejowe *(rails)* | 1 559·1 | — |
| 937-938, 955, Rury żeliwne, żelazne i stalowe *(iron pipes)* | 932·— | 3 547·4 |
| 968. Cynk i blacha cynkowa *(zinc and zinc sheets)* | 1 321·1 | 3 012·7 |
| **XIV—XVIII. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny, środki transportowe, instrumenty muzyczne i inne** *(machinery, apparatus, electrical material, motorcars, musical instruments)* | **247·8** | **3 026·9** |
| **XIX—XX. Towary różne oddzielnie niewymienione** *(sundry non specified goods)* | **1 928·9** | **224·1** |

## C. Ogólny obrót towarowy zamorski
*(total overseas traffic)*

Styczeń *(January)* . . . . 1938 — 801.573·5
Grudzień *(December)* . . . 1937 — 795.794·2
Styczeń *(January)* . . . . 1937 — 667.241·9

## OGÓLNY OBRÓT TOWAROWY
*(general goods turnover)*

Styczeń *(January)* . . . . 1938 — 801.616·5
Grudzień *(December)* . . . . 1937 — 803.376·7
Styczeń *(January)* . . . . . 1937 — 669.862·9

## OBRÓT PRZYBRZEŻNY ŁĄCZNIE Z W. M. GDAŃSKIEM *(coastal traffic Danzig includet)*

W obrocie przybrzeżnym, łącznie z W. M. Gdańskiem, w styczniu była notowana tylko jedna pozycja w przywozie, 43 ton ryb (50) z połowów własnych.

## OBRÓT Z WNĘTRZEM KRAJU DROGĄ WODNĄ *(river traffic)*

W obrocie wewnętrznym kraju drogą wodną, w styczniu nie było żadnego ruchu, ze względu na niesprzyjające warunki atmosferyczne (lody na Wiśle).

## RUCH PASAŻERÓW W STYCZNIU 1938 R. *(PASSENGERS TRAFFIC)*

RUCH ZAMORSKI *(Oversea traffic)*

| | Przyjechało (*passengers incoming*) | | | | | Wyjechało (*passengers outgoing*) | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Styczeń (*January*) | | | | Grudzień (*December*) | Styczeń (*January*) | | | | Grudzień (*December*) |
| | I kl. | II kl. | III kl. | Razem (*total*) | Razem (*total*) | I kl. | II kl. | III kl. | Razem (*total*) | Razem (*total*) |
| **Anglia** | — | **22** | — | **22** | **62** | — | **29** | **180** | **209** | **422** |
| Hull | — | 2 | — | 2 | 5 | — | 13 | — | 13 | 1 |
| Londyn | — | 20 | — | 20 | 57 | — | 16 | 180 | 196 | 421 |
| **Argentyna** | **2** | — | **23** | **25** | **34** | **12** | — | **661** | **673** | — |
| Buenos Aires | 2 | — | 23 | 25 | 34 | 12 | — | 661 | 673 | — |
| **Belgia** | **1** | **4** | **6** | **11** | **16** | — | **1** | — | **1** | — |
| Antwerpia | 1 | 4 | 6 | 11 | 16 | — | 1 | — | 1 | — |
| **Brazylia** | **5** | — | **12** | **17** | — | **4** | — | **99** | **103** | **880** |
| Rio de Janeiro | — | — | 3 | 3 | — | 1 | — | 4 | 5 | 880 |
| Rio Grand de Sul | — | — | — | — | — | — | — | 91 | 91 | — |
| Santos | 5 | — | 9 | 14 | — | 3 | — | 4 | 7 | — |
| **Dania** | — | **27** | **26** | **53** | **40** | — | **9** | **1** | **10** | — |
| Kopenhaga | — | 26 | 26 | 52 | 40 | — | 9 | 1 | 10 | — |
| Inne porty | — | 1 | — | 1 | — | — | — | — | — | — |
| **Estonia** | — | **1** | — | **1** | — | — | — | — | — | **1** |
| Tallinn | — | 1 | — | 1 | — | — | — | — | — | 1 |
| **Finlandia** | **2** | **3** | — | **5** | **17** | — | — | — | — | — |
| Helsinki | 2 | 3 | — | 5 | 3 | — | — | — | — | — |
| Inne porty | — | — | — | — | 14 | — | — | — | — | — |
| **Francja** | — | **1** | **9** | **10** | — | **24** | — | **818** | **842** | **482** |
| Bollogne sur Mer | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Cherbourg | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Le Havre | — | 1 | 9 | 10 | — | 24 | — | 818 | 842 | 482 |
| **Holandia** | - | **4** | **2** | **6** | **2** | — | — | — | — | — |
| Amsterdamm | — | — | 1 | 1 | — | — | — | — | — | — |
| Rotterdam | — | 4 | 1 | 5 | 2 | — | — | — | — | — |
| **Kanada** | — | **1** | **24** | **25** | — | — | — | **46** | **46** | — |
| Halifax | — | 1 | 24 | 25 | — | — | — | 46 | 46 | — |
| **Łotwa** | — | — | **1** | **1** | **5** | — | **1** | — | **1** | — |
| Ryga | — | — | 1 | 1 | 5 | — | 1 | — | 1 | — |
| **Niemcy** | — | **1** | **2** | **3** | **2** | — | **5** | **1** | **6** | — |
| Hamburg | — | — | — | — | — | — | 3 | — | 3 | — |
| Holtenau | — | — | — | — | 2 | — | 2 | — | 2 | — |
| Inne porty | — | 1 | 2 | 3 | — | — | — | 1 | 1 | — |
| **Norwegia** | — | **1** | — | **1** | **2** | — | — | — | — | — |
| Oslo | — | — | — | — | 2 | — | — | — | — | — |
| Inne porty | — | 1 | — | 1 | — | — | — | — | — | — |
| **St. Zjedn. Am. Półn.** | — | **31** | **96** | **127** | **230** | — | **21** | **212** | **233** | **163** |
| New York | — | 31 | 96 | 127 | 230 | — | 21 | 212 | 233 | 163 |
| **Szwecja** | **2** | **15** | — | **17** | **4** | — | **2** | — | **2** | **9** |
| Göteborg | — | 3 | — | 3 | — | — | 1 | — | 1 | 3 |
| Kalmar | 1 | 4 | — | 5 | 4 | — | — | — | — | — |
| Malmö | — | 1 | — | 1 | — | — | — | — | — | — |
| Sztokholm | 1 | 5 | — | 6 | — | — | 1 | — | 1 | 6 |
| Inne porty | — | 2 | — | 2 | — | — | — | — | — | — |
| **Urugwaj** | — | — | — | — | — | — | — | **5** | **5** | — |
| Montevideo | — | — | — | — | — | — | — | 5 | 5 | — |
| **Razem** . . . | **12** | **111** | **201** | **324** | **414** | **40** | **68** | **2 023** | **2 131** | **1 957** |

## RUCH STATKÓW W STYCZNIU 1938 *(MOVEMENT OF SHIPS)*

| | Przyszło statków (*ships incoming*) | | | Wyszło statków (*ships outgoing*) | | | Suma rubr. 3 i 6 (*total kolumn 3 & 6*) | Kolejne miejsce (*place accupied*) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Ogółem (*total*) | w tym załad. (*loaded*) | o ogól. poj. (*n. r. t.*) | Ogółem (*total*) | w tym załad. (*loaded*) | o ogól. poj. (*n. r. t.*) | | |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| Polska *(Poland)* | 55 | 29 | 55.305 | 54 | 46 | 56.676 | 111.981 | 2 |
| W. M. Gdańsk *(F. C. of Danzig)* | 6 | 1 | 1.556 | 5 | 1 | 1.478 | 3.034 | 15 |
| Anglia *(Great Britain)* | 19 | 10 | 36.415 | 16 | 11 | 32.548 | 68.963 | 8 |
| Dania *(Denmark)* | 66 | 30 | 45.717 | 68 | 50 | 47.891 | 93.608 | 4 |
| Estonia *(Estonia)* | 16 | 1 | 10.756 | 17 | 14 | 11.551 | 22.307 | 12 |
| Finlandia *(Finland)* | 35 | 7 | 37.414 | 36 | 23 | 38.594 | 76.008 | 6 |
| Francja *France* | 1 | — | 1.182 | — | — | — | 1.182 | 18 |
| Grecja *(Greece)* | 8 | 5 | 18.882 | 8 | 6 | 18.039 | 36.921 | 11 |
| Holandia *(Holland)* | 14 | 11 | 7.107 | 14 | 8 | 7.031 | 14.138 | 13 |
| Jugosławia *Jougoslavie)* | 1 | — | 1.135 | 1 | 1 | 1.135 | 2.270 | 16 |
| Łotwa *(Latvia)* | 24 | — | 34.843 | 25 | 12 | 35.383 | 70.226 | 7 |
| Niemcy *(Germany)* | 57 | 22 | 46.675 | 56 | 45 | 49.106 | 95.781 | 3 |
| Norwegia *(Norvay)* | 46 | 29 | 44.464 | 45 | 25 | 41.314 | 85.778 | 5 |
| Panama *(Panama)* | 1 | — | 695 | 1 | 1 | 695 | 1.390 | 17 |
| Stany Zjedn. Am. P. *(U. S. A.)* | 10 | 7 | 31.158 | 8 | 4 | 24.919 | 56.077 | 10 |
| Szwecja *(Sweden)* | 137 | 68 | 75.525 | 140 | 87 | 75.165 | 150.690 | 1 |
| Włochy *(Italy)* | 8 | — | 26.197 | 9 | 9 | 30.777 | 56.974 | 9 |
| Z. S. R. R. *U. S. S. R.* | 1 | — | 1.859 | 1 | — | 1.859 | 3.718 | 14 |
| **Razem** *(total)* | **505** | **224** | **476.885** | **503** | **343** | **474.161** | **951.046** | — |
| Miesiąc poprzedni *(previous month)* | 490 | 211 | 482.824 | 494 | 331 | 483.287 | 966.111 | — |
| Ten sam mies. 1937 *(January 1937)* | *367* | *171* | *381.687* | *376* | *284* | *405.504* | *787.191* | — |

Uwagi: a) średni tonaż statku zawijającego do Gdyni w m. styczniu 1938 r. 944,3 n. r. t.;
b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie: 54;
c) średni postój statków w porcie 55,5 godzin.

## POLSKIE POŁOWY MORSKIE W M-CU STYCZNIU 1938 R.
### w/g danych Morskiego Urzędu Rybackiego. Ilość w kg. — Wartość w zł.

| Gatunki ryb | Połowy przybrzeżne | | | | | Połowy dalsze | Połowy dalekomorskie | Razem |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Hel | Gdynia | Jastarnia W. Wieś | Chłapowo Karwia | Puck i wioski | Bałtyk i Skagerak | Morze Północne | |
| Łososie | 2.170 | — | 210 | — | — | — | — | 2.380 |
| Mielnica | — | 130 | 40 | — | 110 | — | — | 280 |
| Troć | — | — | — | — | 160 | — | — | 160 |
| Stornia | 5.980 | 250 | 1.650 | — | 80 | 1.340 | — | 9.300 |
| Skarp | 350 | — | 20 | — | — | — | — | 370 |
| Śledzie morskie | — | 1.350 | — | — | 1.910 | — | 45.450 | 48.710 |
| Szproty | — | 40 | — | — | — | — | — | 40 |
| Węgorze | — | — | 350 | — | 1.410 | — | — | 1.760 |
| Wątłusze | 2.550 | 270 | 780 | — | 180 | 33.700 | — | 37.480 |
| Certy | 740 | 5.590 | 2.130 | — | 3.150 | — | — | 11.610 |
| Szczupaki | — | — | 1.320 | — | — | — | — | 1.320 |
| Okonie | — | — | 830 | — | — | — | — | 830 |
| Płotki | — | 450 | 80 | — | 250 | — | — | 780 |
| Gadus Virens | — | — | — | — | — | — | 73.490 | 73.490 |
| Rajidae | — | — | — | — | — | — | 480 | 480 |
| Gadus aeglefinus | — | — | — | — | — | — | 23.660 | 23.660 |
| Scomber vulgaris | — | — | — | — | — | — | 150 | 150 |
| Hippoglossus vulgaris | — | — | — | — | — | — | 280 | 280 |
| Solea vulgaris | — | — | — | — | — | — | 620 | 620 |
| Merlucius vulgaris | — | — | — | — | — | — | 6.920 | 6.920 |
| Gadus callarias | — | — | — | — | — | — | 19.720 | 19.720 |
| Molva vulgaris | — | — | — | — | — | — | 2.090 | 2.090 |
| Sebastes marinus | — | — | — | — | — | — | 220 | 220 |
| Spincidae | — | — | — | — | — | — | 750 | 750 |
| Różne | — | — | — | — | — | — | 100 | 100 |
| **Razem w kg.** | **11.790** | **8.080** | **7.410** | — | **7.250** | **35.040** | **173.930** | **243.500** |
| Wartość w zł. | 17.854 | 5.354 | 7.223 | — | 6.601 | 8.753 | 88.336 | 134.126 |
| Miesiąc ub. w kg. | 28.560 | 34.190 | 22.130 | 8.370 | 12.460 | 34.060 | 763.450 | 903.220 |

WYDAWCA — POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA REDAKTOR — WALDEMAR DOWNAROWICZ
PRZEDRUK DOZWOLONY Z POWOŁANIEM SIĘ NA ŹRÓDŁO CENA PRENUMERATY ZŁ 15.— ROCZNIE, CENA NUMERU ZŁ 1,50
CENY OGŁOSZEŃ: 1/1 STR. ZŁ 500.—, 1/2 STR. ZŁ 300.—, 1/4 STR. ZŁ 150.—. OGŁ. DROBNE ZŁ 0.50 ZA m/m PRZEZ 1 SZPALTĘ W UKŁADZIE 3 SZPALT., TABELE W TEKŚCIE 50 % DROŻEJ
ZAKŁADY GRAFICZNE ALFONS SZCZUKA — GDYNIA — UL. ŚW. PIOTRA 12, TELEFON 36-36

## TABELA RUCHU STATKÓW WEDŁUG BANDER W 1937 ROKU.

Ruch statków w porcie gdyńskim w 1937 r. *(Movement of ships in the port of Gdynia in 1937 ).*

| L. p. | Bandery *(the flags)* | Przyszło statków *(ship in coming)* ogółem *(total)* | w tym z ład. *(loaded)* | o ogól. poj. *n. r. t.* | Wyszło statków *(Ships out going)* ogółem *(total)* | w tym z ład *(loaded)* | o ogól. poj *(n. r. t)* | Suma rubr. 3 i 6 *(total column 3 and 6)* | Udział %/% *(the share)* | Kolej. miejsce *place occupied* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| 1 | Polska *(Poland)* . . . . . | 668 | 358 | 815.490 | 667 | 565 | 816.599 | 1.632.089 | 14 514 | 2 |
| 2 | W.M. Gdańsk *(F.C. of Danzig)* | 55 | 37 | 23.276 | 55 | 29 | 23.276 | 46.552 | 0.426 | 16 |
| 3 | Anglia *(Great Britania)* . . | 243 | 58 | 465.106 | 243 | 173 | 464.017 | 929.123 | 8.268 | 4 |
| 4 | Belgia *(Belgien)* . . . . . | 1 | 1 | 506 | 1 | — | 506 | 1.012 | 0.001 | 24 |
| 5 | Dania *(Denmark)* . . . . . | 701 | 430 | 446.516 | 698 | 432 | 443 679 | 890 195 | 7.922 | 5 |
| 6 | Estonia *(Esthonia)* . . . . | 262 | 64 | 169 860 | 262 | 205 | 169 638 | 339.498 | 3.038 | 12 |
| 7 | Finlandia *(Finland)* . . . | 341 | 81 | 400.888 | 343 | 210 | 402.234 | 803 122 | 7.150 | 6 |
| 8 | Francja *(France)* . . . . | 26 | 5 | 113.168 | 26 | 10 | 113.168 | 226.336 | 2.021 | 13 |
| 9 | Grecja *(Greece)* . . . . | 94 | 11 | 237.273 | 93 | 85 | 235.441 | 472 714 | 4.206 | 11 |
| 10 | Hiszpania *(Spenien)* . . . | 1 | 1 | 1.880 | 1 | — | 1.880 | 3.760 | 0.003 | 22 |
| 11 | Holandia *(Holland)* . . . | 229 | 165 | 102 916 | 228 | 133 | 102.476 | 205.392 | 1.835 | 14 |
| 12 | Islandia *(Island)* . . . . | 4 | 2 | 2.104 | 4 | 2 | 2 104 | 4.208 | 0.004 | 21 |
| 13 | Jugosławia *(Jougoslavia)* . | 9 | 1 | 11.938 | 8 | 7 | 11 832 | 23.770 | 0.021 | 19 |
| 14 | Litwa *(Lithwenia)* . . . . | 5 | 4 | 2.746 | 5 | 1 | 2.746 | 5.492 | 0 005 | 20 |
| 15 | Łotwa *(Letwia)* . . . . | 209 | 13 | 251.565 | 206 | 89 | 247.094 | 498.659 | 4.436 | 10 |
| 16 | Niemcy *(Germany)* . . . | 786 | 381 | 546.262 | 783 | 518 | 541.670 | 1.087 932 | 9 676 | 3 |
| 17 | Norwegia *(Norway)* . . . | 471 | 257 | 380.064 | 475 | 315 | 381 828 | 761.892 | 6.771 | 7 |
| 18 | Panama *(Panama)* . . . . | 21 | 5 | 17 745 | 21 | 12 | 17.700 | 35.445 | 0.328 | 17 |
| 19 | Rumunia *(Roumenia)* . . . | 7 | 1 | 16.126 | 7 | 6 | 16 126 | 32.252 | 0 299 | 18 |
| 20 | Stany Zjedn. Am. P. *(U.S A.)* | 96 | 64 | 311.427 | 95 | 65 | 314.522 | 625.949 | 5.565 | 9 |
| 21 | Szwecja *(Sweden)* . . . . | 1.399 | 484 | 941.272 | 1.397 | 1.116 | 942.083 | 1.883.355 | 16.729 | 1 |
| 22 | Węgry *(Hungary)* . . . . | 5 | 4 | 1 730 | 5 | 3 | 1.730 | 3.460 | 0.003 | 23 |
| 23 | Włochy *(Italy)* . . . . . | 116 | 12 | 348.536 | 118 | 112 | 351.111 | 699.647 | 6.219 | 8 |
| 24 | Z. S. R. R. *(N. S. S. R)* . | 17 | 15 | 29.924 | 17 | 5 | 31.783 | 61.707 | 0.560 | 15 |
| | Razem: | 5.766 | 2.454 | 5.638.318 | 5.759 | 4.093 | 5.635.243 | 11.273 561 | 100.000 | — |

a) średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w 1937 r.: 980.5 n. r. t.

b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie w 1937 r.: 53

c) średni postój statków w porcie w 1937 r.: 48.2 g.

## TABELA RUCHU PASAŻERÓW

Ruch pasażerów w porcie gdyńskim 1937 roku. *(Passengers traffic in the port of Gdynia in 1937).*

| L. P. | Państwo *(the state)* | Przyjechało *(passengers in coming)* | Wyjechało *(passengers out going)* | Ogółem *(total)* |
|---|---|---|---|---|
| 1 | Anglia *(England)* . . . . . . . . . . . . . | 826 | 6.495 | 7.321 |
| 2 | Argentyna *(Argentyna)* . . . . . . . . . . . | 629 | 4.282 | 4 911 |
| 3 | Belgia *(Belgium)* . . . . . . . . . . . . . | 287 | 14 | 301 |
| 4 | Brazylia *(Brazil)* . . . . . . . . . . . . . | 141 | 3.530 | 3.671 |
| 5 | Dania *(Denmark)* . . . . . . . . . . . . . | 1 064 | 420 | 1 484 |
| 6 | Estonia *(Esthonia)* . . . . . . . . . . . . | 23 | 43 | 66 |
| 7 | Finlandia *(Finland)* . . . . . . . . . . . . | 126 | 9 | 135 |
| 8 | Francja *(France)* . . . . . . . . . . . . . | 751 | 5 378 | 6.129 |
| 9 | Holandia *(Holland)* . . . . . . . . . . . . | 76 | 19 | 95 |
| 10 | Kanada *(Canada)* . . . . . . . . . . . . . | 213 | 766 | 979 |
| 11 | Litwa *(Lithwania)* . . . . . . . . . . . . | 8 | 2 | 10 |
| 12 | Łotwa *(Latwia)* . . . . . . . . . . . . . | 9 | 3 | 12 |
| 13 | Niemcy *(Germany)* . . . . . . . . . . . . | 22 | 14 | 36 |
| 14 | Norwegia *(Norway)* . . . . . . . . . . . . | 38 | 18 | 56 |
| 15 | Portugalia *(Portugal)* . . . . . . . . . . . | 6 | — | 6 |
| 16 | Senegal *(Senegal)* . . . . . . . . . . . . | 1 | — | 1 |
| 17 | Stany Zjedn Am. P. *(U. S. A.)* . . . . . . . | 4.320 | 6.296 | 10 616 |
| 18 | Szwecja *(Sweden)* . . . . . . . . . . . . | 272 | 90 | 362 |
| 19 | Urugwaj *(Uruguway)* . . . . . . . . . . . | — | 416 | 416 |
| 20 | Włochy *(Statut)* . . . . . . . . . . . . . | — | — | — |
| 21 | Wyspy Kanaryjskie *(Carary Islands)* . . . . | 1 | — | 1 |
| 22 | Via W. M. Gdańsk *(F. C. of Danzig)* . . . . | 5 | 5 | 10 |
| 23 | Wycieczki morskie G. A. L. . . . . . . . . | 4 362 | 4.287 | 8 649 |
| | Razem: | 13 180 | 32.087 | 45.267 |